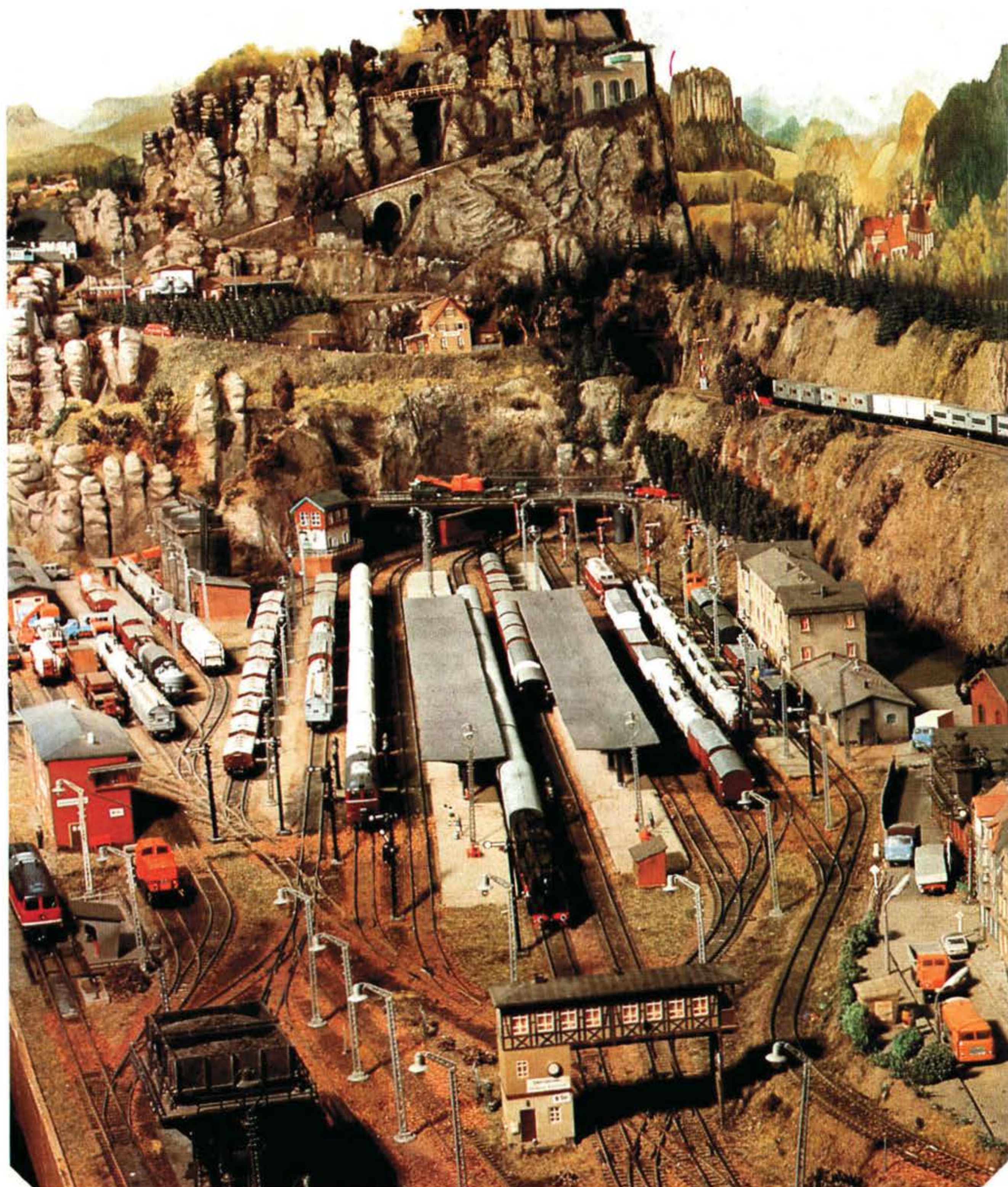
3/87

transpress

modell eisenbahner

Aufruf Modellbahn-wettbewerb

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M



Rbd Erfurt nun dampffrei

In einer gemeinsamen Veranstaltung der Deutschen Reichsbahn und des DMV-Bezirksvorstandes Erfurt wurde am 29. und 30. November 1986 auf das bevorstehende Ende des Dampfbetriebes aufmerksam gemacht. An diesen Tagen verkehrten verstärkt Lokomotiven der Baureihe 41, aber auch die Traditionslokomotiven 01 1531 und 44 1093 vor Regelzügen zwischen Saalfeld und Camburg.
Am 31. Dezember 1986 war es dann soweit: Der Nahgüterzug 66463, Camburg–Göschwitz, ging als letzter von einer Dampflokomotive gezogener Zug der Einsatzstelle Göschwitz des Bw Saalfeld auf die Reise. Damit endete auch für die Rbd Erfurt der planmäßige Dampflokeinsatz.
Bereits am 19. Dezember 1986 wurde den Heizern des Bw Saalfeld in einer kleinen Feierstunde für ihre Arbeit gedankt; alle erhielten neue Tätigkeiten innerhalb dieser Dienststelle.

1



2



1 Lokomotive 44 1093 mit dem Nahgüterzug bei Kahla am 30. November 1986.

2 Auch die 218 019 gab sich am 29. November 1986 die Ehre. Soeben hat sie den D 503 nach Camburg gebracht; die 01 1531 wird ihn weiter nach Saalfeld führen.

3 Sie war die letzte: Die 41 1150 befand sich vom 20. bis 31. Dezember 1986 als einzige noch im Einsatz. Diese Aufnahme zeigt die Maschine am 31. Dezember in Göschwitz.

4 Aus der „Blütezeit" der Göschwitzer 41er stammt diese Aufnahme: Am 6. Dezember 1983 zog die 41 1055 den P 6018. Das Foto entstand in der Nähe vom Bahnhof Kraftsdorf.

Text und Fotos: W. Drescher, Jena (1 bis 3); G. Schilke, Hohenleuben (4)

3



4



modell eisenbahner

inhalt

3/87

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift
36. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

eisenbahn

nahverkehr

modellbahn

Titelbild
Erinnern Sie sich? Für vier Wochen war 1985 diese Gemeinschaftsanlage der AG 3/53 Gelenau während der großen Berliner Modelleisenbahn-Ausstellung am Berliner Fernsehturm zu sehen und stets dicht umlagert. Aber kaum jemand hat die gelungene Anlage aus dieser Perspektive gesehen – außer unserem Fotograf H.-W. Pohl, der extra für eine Panorama-Aufnahme auf die Leiter stieg! Unser Titelbild zeigt den Durchgangsbahnhof Steinigeroda. Über die vor allem thematisch in sich geschlossene Anlage berichteten wir ausführlich in den Heften 12/1985 und 1/1986.
Foto: H.-W. Pohl, Berlin

Redaktion
Verantwortlicher Redakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel
Redakteur:
Dipl.-Ing. oec. Hans-Joachim Wilhelm
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner"
Französische Str. 13/14; PSF 1235,
Berlin, 1086
Telefon: 2 04 12 76
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress
Berlin
Zuschriften für die Seite „DMV teilt mit" (also auch für „Wer hat – wer braucht?")
sind nur an das Generalsekretariat des DMV, Simon-Dach-Str. 10, Berlin, 1035, zu senden.
Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR



Erscheint im transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, Postfach 160, DDR - 7010 Leipzig, zu entnehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet.
Art.-Nr. 16330
Verlagspostamt Berlin
Redaktionsschluß: 30. 1. 1987
Geplante Auslieferung: 5. 3. 1987
Geplante Auslieferung des Heftes 4/87: 7. 4. 1987

Anzeigenverwaltung
VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen der VEB Verlag Technik, Oranienburger Str. 13–14 PSF 201, Berlin, 1020

Bestellungen sind zu richten: in der DDR: sämtliche Postämter und der örtliche Buchhandel; im Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH, Eichborndamm 141–167, 1000 Berlin (West) 52 sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Kurfürstenstr. 111, 1000 Berlin (West) 30
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, Leninstraße 16, DDR - 7010 Leipzig, und den Verlag vermittelt.

Leser schreiben ...

Erster Tunnel in Österreich
Der Tunnel bei Gumpoldskirchen an der „Wien-Raaber-Bahn", also in Richtung Wiener-Neustadt, war der erste Eisenbahntunnel, der in Österreich entstand. Für das 165 Meter lange Bauwerk wurden Fachleute aus Deutschland geholt. Dies geschah 1839/1840. Die Aussage von Reiner Preuß im Beitrag „Der Oberauer Tunnel ...", „me" 12/85, „daß man zum ersten österreichischen Eisenbahntunnel (Weinzettelwand am Semmering) Bergleute von Oberau hinzuzog", ist unrichtig.
Dr. D. Klubescheidt, Zeesen

Von der Bremskurbel zur Druckluftbremse – „me" 5/86
Im Bereich der KED Stettin gab es ab Anfang des Jahres 1903 laut Amtsblatt einen Großversuch mit elektrisch gesteuerten Druckluftbremsen. Dazu wurden sieben Lokomotiven (Stettin, Nr. 11–17) und 63 Wagen umgerüstet: 43 Personenwagen (AB, ABCC, BC, C, D), ein Revisionswagen, ein Beobachtungswagen, acht gedeckte Güterwagen als Stückgut-Kurswagen, fünf Postwagen, fünf Gepäckwagen. Die Wagen waren mit „Westinghouse-Bremse" versehen und trugen zur zusätzlichen Kennzeichnung ein schwarzes „E" in einem gelben Kreis. Es ist zu vermuten, daß für Züge mit elektrisch gesteuerter Druckluftbremse auch Lokomotiven eingesetzt waren, die ab 31. März 1902 am Großversuch zur Erprobung der elektrischen Beleuchtung mit Hilfe von Generatoren auf der Lokomotive beteiligt waren (s. „me" 7/84 S. 21). Die Amtsblatt-Verfügung weist eindeutig darauf hin, daß die umgerüsteten Wagen nur für die genannten Züge verwandt werden dürfen, auch wenn ein Mangel an Personen- bzw. Güterwagen besteht.
W. Krentzien, Saßnitz

Obus-Jubiläum in der ČSSR
Am 26. und 27. September 1986 fand im Technischen Museum Brno ein Kolloquium „50 Jahre Trolleybusbetriebe in der Tschechoslowakei" statt. In den Fachvorträgen wurde u. a. auch speziell auf die Typenreihe der Škoda-Obusse und deren Perspektive eingegangen sowie dargestellt, wie historische Fahrzeuge bewahrt und restauriert werden. Eine Fahrzeugparade mit acht historischen und modernen Obussen fand am 27. September statt. Während einer fünf Stunden dauernden Fahrt konnten die Teilnehmer zahlreiche Obusstrecken und Betriebsanlagen kennenlernen. In Brno wird mit 120 Fahrzeugen auf 15 Linien ein etwa 85 km langes Obusnetz betrieben. Neben interessanten Anlagen und Einrichtungen konnte auch das Museumsdepot des TMB in Lisen bei Brno besichtigt werden. Es beherbergt gegenwärtig 88 historische Straßenbahnfahrzeuge, Lokomotiven, Obusse, Nahverkehrsomnibusse und Kleinwagen.
Text und Foto:
Ing. R. Schindler, Dresden



Lohnenswert
Ich möchte den gleichlautenden Artikel in Heft 9/85 auf Seite 9 ergänzen: Bei der im Bild 4 gezeigten Lokomotive handelt es sich ebenfalls um keine ehemalige ČSD-Lok der BR 525.0. Die abgebildete Lok ist eine von den Prager ČKD-Werken gebaute Werklokomotive des Typs EP 1000. Sie wurde unter der Fabrik-Nr. 3591 im Jahre 1956 an die Eisenwerke in Kladno geliefert. Hier versah sie als Nr. 32 bis etwa 1973 ihren Dienst. Nach der Ausmusterung wurde die Lok dem Nationalen Technischen Museum Prag übergeben. Dagegen ist die BR 525.0 ein leichterer Typ, nämlich eine EP 800. Von dieser BR wurden drei Stück für die ČSD im Jahre 1950 geliefert, die bereits 1967 ausgemustert werden mußten.
J. Lutrýn, Prag

Stolz auf den „Lokomotivprofessor"
Als ich vor 50 Jahren las, daß vom 14. Juli bis Anfang September 1935 in Nürnberg eine Ausstellung „100 Jahre deutsche Eisenbahnen" stattfindet, fuhr ich als 15jähriger von Zwickau mit dem Fahrrad hin. Damals imponierte mir die genaue Nachbildung von Lokomotiven und Wagen der ersten deutschen Eisenbahn. Als Nichteisenbahner hat mich das Rad und die Schiene stets interessiert. Das muß im Blut liegen. Eine meiner acht Ur-Ur-Großmütter – Johanna Christiana, geb. Schubert, – war eine Schwester des „Lokomotivprofessors" Johann Andreas Schubert, der die legendäre SAXONIA konstruierte, als Pionier der Dampfschiffahrt auf der oberen Elbe gilt und die Göltzschtal- und Elstertalbrücke projektierte. Meine Kinder und Enkel sind natürlich stolz auf dieses Ergebnis meiner Familienforschung.
R. Kittelmann, Berlin

Die Konstituierung des Verbandes – 1960 bis 1962



1960, *September:* Am VII. MOROP-Kongreß in Salzburg (Österreich) nehmen der leitende Redakteur der DDR-Zeitschrift „Der Modelleisenbahner", Klaus Gerlach (†), die Mitglieder des Beratenden Redaktionsausschusses Professor Dr. Harald Kurz, Hansotto Voigt sowie als Vertreter der Kammer der Technik Bruno Rettig teil.
November: Die Arbeitsgemeinschaft Meißen besteht 10 Jahre. Ihr damaliger Leiter ist der heute national und international bekannte Freund der kleinen und großen Spur Werner Ilgner.

1962, *April:* In Leipzig wird am 7. April der Deutsche Modelleisenbahn-Verband der DDR gegründet (DMV). Ziele und Aufgaben dieser Freizeitorganisation behandelte im Referat der Leiter der Abteilung Schulung und Berufsausbildung des Ministeriums für Verkehrswesen der DDR, Freund Fritz Bernhard. Als erster Präsident wird der Stellvertreter des Ministers für Verkehrswesen und spätere Staatssekretär Helmut Scholz (†) gewählt.

Chronik des DMV

Dem Präsidium gehören weiterhin an: Prof. Dr. Harald Kurz (Vizepräsident), Dr. Ehrhard Thiele (Vizepräsident), Helmut Reinert (Generalsekretär), Klaus Gerlach (†), Helmut Kohlberger, Hansotto Voigt, Heinz Hoffmann, Manfred Simdorn, Johannes Ficker, Frithjof Thiele, Joseph Belkewitsch.

Es existieren 25 Arbeitsgemeinschaften mit 237 Mitgliedern.
Juni: Der IX. Internationale Modellbahn-Wettbewerb, der in Rostock stattfindet, wird ein großer Erfolg für das Wirken des DMV. Die Teilnehmer kommen aus Ungarn, der ČSSR, aus Frankreich, der BRD, aus Westberlin und aus der DDR.
September: Zum 10jährigen Bestehen der Zeitschrift „Der Modelleisenbahner" beträgt die Auflagenhöhe bereits 29 000 Exemplare (bei der Gründung nicht wie im Heft 1/87 angegeben 20 000, sonder 2 000 Hefte je Monat). Erstmals erscheint eine Seite Mitteilungen des DMV.

Oktober: In Leipzig wird die AG „Friedrich List" gegründet, die heute 212 Mitglieder zählt. Ihr damaliger Leiter war Kurt Weber.

Leser meinen ...

Nur Technik und Technologie?

Wären nicht die Ozeane, es gäbe wohl ein Eisenbahnnetz, das die ganze Erde umspannen würde. Doch jedes Land hat ein eigenes Netz, an Grenzübergängen mit den Nachbarländern verbunden. Internationale Normen und Verträge halten die technischen und technologischen Unterschiede an den Stoßstellen im allgemeinen auf einer erträglichen Stufe.
Doch Grenzübergangsbahnhöfe sind auch Sprachgrenzen! Verträge und Wettbewerbe bringen auch hier Erleichterung. Das Problem besteht aber in der Handhabung von Fachwörtern, die in verschiedenen Ländern z. T. unterschiedlich definiert sind. Die UIC, der Internationale Eisenbahnverband, hat sich dieser Problematik angenommen und 1957 das „Allgemeine Wörterbuch des Eisenbahnwesen" herausgegeben, das auf Grund der sich ständig erweiternden Termini des Eisenbahnwesens seit 1975 bereits in der dritten Auflage vorliegt; die vierte Auflage wird demnächst erscheinen. Dieses UIC-Wörterbuch enthält 11 679 Wortstellen mit etwa 10 000 Begriffen in Französisch (als Leitsprache), Deutsch, Englisch, Italienisch, Spanisch und Niederländisch. Es müßte eine Vielzahl weiterer Sprachen enthalten, aber das geht nicht, weil schon jetzt das ca. 16 cm × 22 cm × 7 cm große Buch einen maximalen Umfang erreicht hat. Was tun, um auch den anderen Sprachgruppen gerecht zu werden? Eine neutrale internationale Sprache, die der Eigenheiten von Nationalsprachen entbehrt, also im internationalen Gebrauch keine Verstädigungsschwierigkeiten kennt, wäre die Lösung, soweit sie einfach zu erwerben und anzuwenden ist. Diese Sprache gibt es seit fast 100 Jahren, es ist die vom polnischen Augenarzt Zamenhof erarbeitete Plansprache Esperanto. Sie ist logisch gestaltet und baut auf vielen international gebräuchlichen Wortstämmen auf, was deren Popularität begründet und weltweite Anwendung gebracht hat.
In den letzten Jahren gibt es verstärkte Bemühungen, Esperanto in breitem Umfang auch in Wissenschaft und Technik anzuwenden. Doch dafür fehlen teilweise noch die in das Esperanto zu übertragenen Fachtermini. Die internationale Eisenbahner-Esperanto-Föderation (Internacia Fervojista Esperanto-Federacio – IFEF –) beschloß daher, das UIC-Wörterbuch ins Esperanto zu übersetzen. Eine jahrelange Arbeit begann, geleitet von einer Kommission (Terminara Komisiono). Und sie hat es geschafft, das LEXIQUE GENERAL DES TERMES FERROVIAIRES, dritte Auflage, ist übersetzt! Gegenwärtig werden Feinkorrekturen vorgenommen. Derzeit arbeiten Fachleute aus 16 Ländern in der IFEF. Sobald die Änderungen der vierten Auflage gegenüber der dritten vorliegen, erfolgen die erforderlichen Ergänzungen, so daß dann alle Termini aktuell auch in Esperanto vorliegen werden.
Bleibt zu hoffen, daß die Eisenbahnverwaltungen die Chance erkennen und Esperanto als sprachliches Verständigungsmittel im Verkehr miteiannder einsetzen. Sollten da nicht auch Verträge möglich sein, vielleicht unter Schirmherrschaft der UIC? Das wünscht sich der Mitstreiter in dieser Sache.
H. Theurich, Berlin

Leser fragen ...

... nach der einstigen Spezialwerkstatt in Zossen

An der Hauptstrecke Berlin–Dresden gab es an der Abzweigung der einstigen Militäreisenbahn in Zossen ein Ausbesserungswerk, das ausschließlich Speise-, Schlaf- und Salonwagen vorbehalten war. Soweit bekannt, wurde das Werk später nach Gotha verlegt. Es wäre sehr interessant, mehr über die Geschichte eines solchen Spezial-Ausbesserungswerkes zu erfahren. Ich bin sicher, das würde auch andere Eisenbahnfreunde interessieren. Die Gebäude existieren noch heute, allerdings anderweitig genutzt. Noch immer aber zeigt die alte Wetterfahne in Form eines Schlafwagens, woher der Wind weht!
L. Nickel, Berlin

125 Jahre Tharandt – Freiberg, wer kann helfen?

Vom Rat der Stadt Tharandt habe ich einen Forschungsauftrag anläßlich des Jubiläums erhalten, das 1987 stattfindet. Mir fehlen noch zahlreiche Angaben, sowie Fotos über Lokomotiven, Personen- und Güterwagen. Weiterhin suche ich historische Fotos von der Strecke, von Bahnhöfen, Empfangsgebäuden, Stellwerken, Lokschuppen usw., aber auch Fahrpläne, Zeitungsartikel, Dokumente und vieles mehr.
Peter Bleth, Pienner Str. 25, Tharandt, 8223

Noch einmal: Farbgebung an Reisezugwagen

Mehrfach berichteten Sie im „me" schon über die neue Farbgebung an den Reisezugwagen der Deutschen Reichsbahn. Mich interessiert nun, wie weit die DR dabei mit der farblichen Umgestaltung vorangekommen ist.
Außerdem möchte ich gerne wissen, ob auch Schlaf- bzw. Speisewagen eine andere Farbe erhalten, würde doch meiner Meinung nach ein harmonsiches Gesamtbild entstehen, wenn sich in einem zweifarbigen Reisezug auch ein rotelfenbein lakkierter Speisewagen befindet.
A. Graupner, Spremberg

Leser antworten ...

Farbgebung bleibt vielfältig und attraktiv

Die Außenfarbgebung der Reisezugwagen der DR erfolgt entsprechend einer durch den Minister für Verkehrswesen im Jahre 1980 bestätigten Konzeption. Langjährige Erfahrungen und entsprechende Versuche mit unterschiedlichen Außenfarbgebungsvarianten bilden für diese Festlegungen die Grundlage. Dabei geht es vor allem darum, den Reisezugwagenpark attraktiver zu gestalten. In Ergänzung des im „me" 12/86 auf den Seiten 21 bis 23 veröffentlichten Beitrages noch folgende Bemerkungen: Grundsätzlich ist für alle Schnellzugwagen eine Dreifarbgebung vorgesehen. Bei den Schlaf- und Speisewagen wird die traditionelle Außenfarbgebung (bordeaux) nicht verändert. Eine Ausnahme bilden die in den Städte-Expreßzügen laufenden Speisewagen.
Die Reisezugwagen des Personenzugnetzes werden mit Ausnahme der doppelstöckigen Fahrzeuge einfarbig gespritzt. Technologisch bedingt erhalten die im Raw „Erwin Kramer" Potsdam beheimateten Fahrzeuge abweichend von den konzeptionellen Festlegungen anstelle des rehbraunen einen hellgrauen Dachanstrich.
Während die Doppelstockeinheiten und die Doppelstockgliederzüge einfarbig gehalten sind, ist für die Doppelstock-Einzelwagen die Dreifarbgebung vorgesehen. Eine Ausnahme bilden gegenwärtig nur die im Rostocker S-Bahn-Verkehr eingesetzten und ebenfalls dreifarbig gestalteten Doppelstockeinheiten. Hinzu kommen die bisher auf den Leipziger S-Bahn-Linien vorhandenen einstöckigen Reisezugwagen der Gattungsschlüsselnummern 2916 und 8014. Sie trugen bekanntlich eine Außenfarbgebung entsprechend den Leipziger Stadtfarben blau/gelb. Durch den fortschreitenden Einsatz von Doppelstock-Einzelwagen werden die Wagen der GNR 2916 und 8014 schrittweise zu anderen Rbd-Bezirken umgesetzt und dort teilweise auch noch in ihrer alten Außenfarbgebung verkehren.
Für die ab Jahresfahrplan 1986/87 auf dem südlichen Berliner Außenring zwischen Berlin, Potsdam und Werder bzw. Brandenburg eingesetzten Doppelstock-Einzelwagen wurde eine Farbvariante entwickelt, die in Analogie zu den elektrischen S-Bahn-Fahrzeugen in Berlin steht. Während grundsätzlich alle Neubaufahrzeuge in der festgelegten Farbgebung beschafft werden, wird die Außenfarbgebung der im Reisezugwagenpark der DR bereits vorhandenen Fahrzeuge nur anläßlich der Ausführung der Instandhaltungsstufen R3 oder R4 verändert. Entsprechend der perspektivischen Festlegungen werden jedoch nicht mehr alle noch im Schnellzugnetz eingesetzten Reisezugwagentypen vollständig mit der neuen Außenfarbgebung versehen, wenn sie für das Personenzugnetz vorgesehen sind. Dies betrifft z. B.

– Modernisierungswagen (GNR 2913, 2914);
– Großraummittelgangwagen, Bauart Halberstadt, 26,4 m (GNR 2111, 2115, 2145);
– kombinierte Sitz-/Gepäckwagen, 18,7 m (GNR 8215).

Der vorhandene Bestand an Reisezugwagen mit Dreifarbgebung reicht gegenwärtig noch nicht aus, um alle schnellfahrenden Reisezüge der DR mit Wagen einheitlicher Farbgebung bilden zu können. Im internationalen Verkehr wird das aber mit Beginn des Jahresfahrplanes 1987/88 möglich sein.
Zur Wahrung des einheitlichen äußeren Erscheinungsbildes wurden die Reservewagen der DR für die Komfortwagen des VEB Waggonbau Bautzen in der besonderen Außenfarbgebung dieser Musterfahrzeuge gespritzt.
Werden die für die einzelnen Reisezugwagentypen vorgesehenen Einsatzprämissen eingehalten, wird in absehbarer Zeit für die Reisezüge der einzelnen Verkehrsarten wieder ein einheitliches äußeres Erscheinungsbild gewährleistet sein.
Dipl.-Ing. oec. F. Ebert, Ministerium für Verkehrswesen, Hauptverwaltung der Wagenwirtschaft der Deutschen Reichsbahn

Vertrauen



Gibt es dafür Lehrgänge an der Betriebsakademie? Aufgenommen von H. Schubert, Berlin, auf dem Berliner Ostbahnhof Bahnsteig C, westliches Ende unter dem Stellwerk B 1 im November 1984, noch gesehen im Mai 1986.

Günther Dietz (DMV), Flöha (Sa.)

Vierachsige dieselmechanische Triebwagen der DRG

1. Teil

Im Jahre 1924 fand in Berlin die bekannte Eisenbahntechnische Tagung statt (siehe auch „me" 4 und 7/1985). In diesem Zusammenhang wurde auf dem Gelände des damals im Entstehen begriffenen Rangierbahnhofs Seddin auch eine Ausstellung gezeigt. Neben einer größeren Zahl von Lokomotiven und Wagen waren außerdem acht Verbrennungsmotortriebwagen (VT) zu sehen.

Während sieben Triebwagen überwiegend mit Motoren und Getrieben aus dem Kraftfahrzeugbau ausgerüstet waren, besaß das von der Waggonfabrik Wismar ausgestellte und achte Fahrzeug eine eigens für Triebwagen konstruierte Antriebsanlage mit einem von der Firma Maybach entwickelten Dieselmotor und dem ebenfalls hier entstandenen Getriebe. Dadurch wurde dieser VT richtungsweisend für die Zukunft.

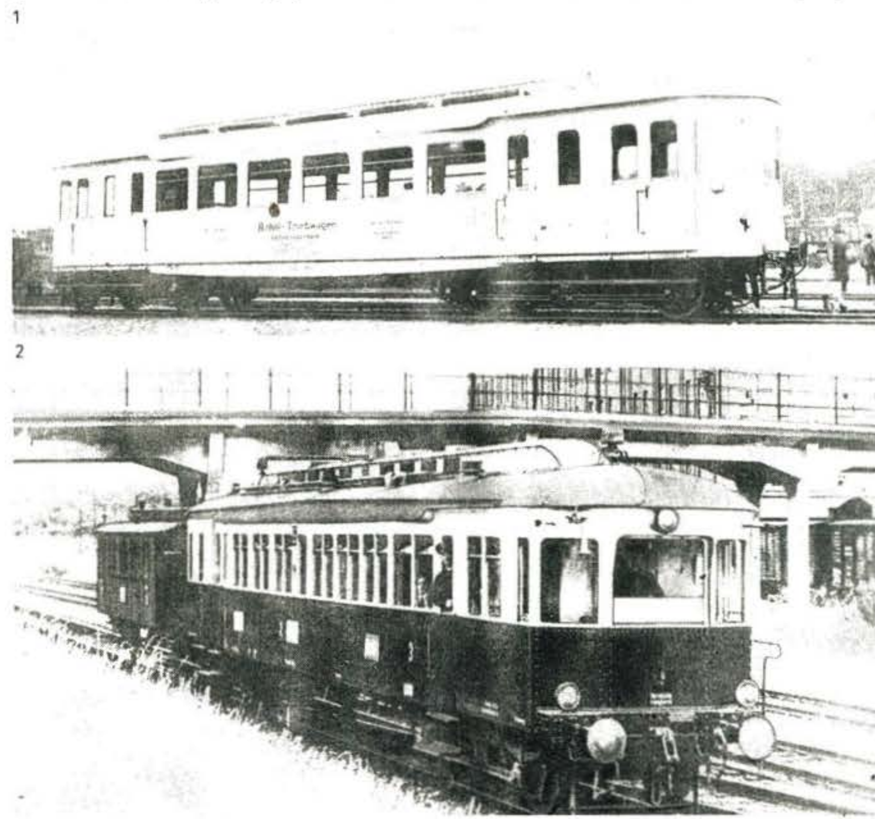
Die Ausstellung in Seddin gab also auch wichtige Impulse für die Verwendung des Triebwagens als billiges und schnell einsatzfähiges Verkehrsmittel. Vor allem in Anbetracht des ständig zunehmenden Wettbewerbs mit dem Kraftwagen ging es in jenen Jahren darum, zur Beschleunigung und Verdichtung des Reiseverkehrs in der Fläche beizutragen.

Nach erfolgreichen Probefahrten wurde dieser 110-kW (150-PS)-VT mit der Nummer 851 in den Bestand der DRG übernommen, und es folgten bis zum Jahre 1928 in vier Serien noch weitere 16 Fahrzeuge mit den Nummern 852–861 sowie 866–871. Bis 1930 kamen noch drei Gütertriebwagen in der gleichen Art für den Stückgut-Schnellverkehr mit den Nummern 10 001–10 003, einer Ladefläche von 38 m² und den gleichen Hauptabmessungen hinzu. Da sich die Fahrzeuge gut bewährten, folgten von 1932 bis 1935 zunächst nochmals 25 VT mit 129-kW (175-PS)-Leistung. Die nunmehr in Leichtbauweise hergestellten Triebwagen erhielten die Nummern 137 000–137 024. Weitere 19 bzw. 15 VT mit 155-kW (210-PS)-Leistung folgten. Sie bekamen die Nummern 137 036–054 und 137 121–135.

Diese Triebwagen wurden aufgrund ihrer Leistung und Höchstgeschwindigkeit als Nebenbahnfahrzeuge eingestuft, wobei natürlich ein Übergang oder Einsatz auf Hauptbahnen möglich war.

Zunächst wird die erste Gruppe mit den Fahrzeugen VT 851–VT 861 und VT 866–VT 871 beschrieben, während die wesentlichen Änderungen der nachfolgenden drei Gruppen gegenüber der Ursprungsbauart nur aufgeführt werden.

Die Angabe der Wagenklassen erfolgt in der bis 1956 üblichen Art. Danach wurden bekanntlich die 3. zur 2. Klasse und die 2. zur 1. Klasse.


1

2

Fahrzeugteil VT 851–VT 861 und VT 866–VT 871

Die Drehgestelle, beim VT 851 mit 3700 mm Achsabstand, bei den übrigen Fahrzeugen mit 3500 mm Achsabstand, bestanden aus 12 mm dicken Blechen, die durch Winkelprofile versteift und genietet waren. Die Achslager waren im Maschinentriebdrehgestell als Innen- und im Laufdrehgestell als Außenlager ausgeführt.

Der VT 851 hatte Gleitlager in beiden Drehgestellen, während die nachfolgenden Fahrzeuge Laufdrehgestelle und Rollenlager besaßen. Zur Achsfederung dienten 1300 mm lange Blattfedern und als Wiegenfederung 1700 mm lange Blattfedern.

Das aus Stahlprofilen zusammengesetzte Gerippe des Wagenkastens war ineinander und mit den Bekleidungsblechen vernietet. Beim Rahmen handelte es sich um eine kräftige aus Stahlblechen und Winkelprofilen genietete Konstruktion. Die Seitenwände waren im Bereich der Einstiege eingezogen und die Stirnwände bei den VT 851 und VT 852 abgeschrägt. Eine Übergangsmöglichkeit zu den anderen Fahrzeugen gab es nicht. Die Zug- und Stoßvorrichtung bildeten die Schraubenkupplung und Stangen- bzw. später Hülsenpuffer.

Die Hauptluftbehälter wurden vom Hochdruckluftverdichter über ein Überschleusventil auf dem Führerstand mit Druckluft versorgt. Am Maschinentriebdrehgestell war eine Druckluftsandstreuanlage und zur Signalgabe eine später durch ein Typhon ersetzte Druckluftpfeife vorhanden. Als Bremsen dienten eine Klotzbremse der Bauart Knorr (Kbr) und eine Handspindelbremse.

Der Anstrich entsprach zunächst dem Grün der Reisezugwagen und wurde ergänzt mit einer schwarzen Absetzlinie unter den Fenstern sowie einem silberfarbenen Dach und schwarzen Langträgern sowie Drehgestellen. Ab 1932 erhielten die Wagenkästen zur Verkehrswerbung den bekannten cremefarbig/

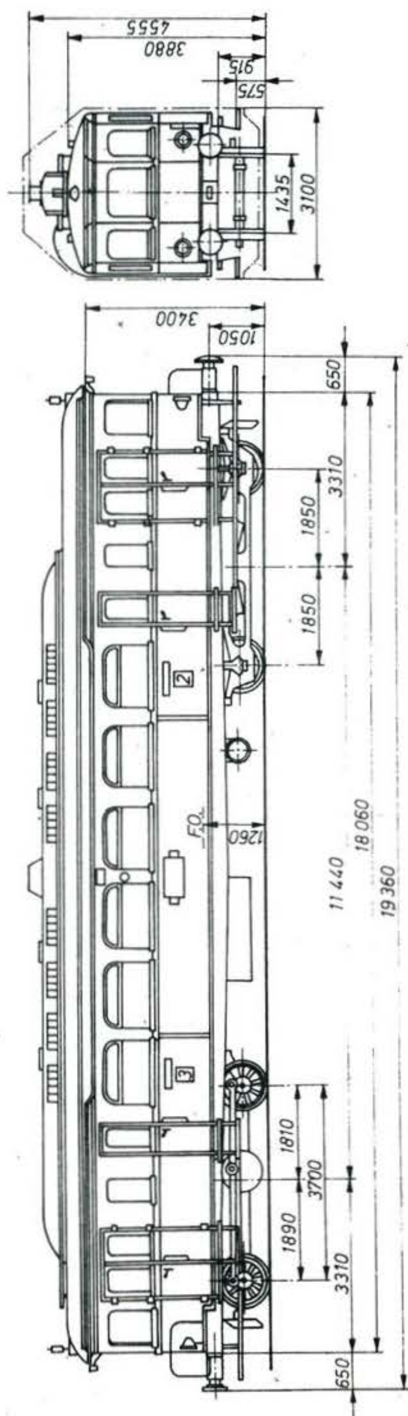
1 Der Vorführwagen auf der Eisenbahntechnischen Ausstellung in Seddin 1924. Später erhielt er die Nummer 851.

2 Der VT 852 der RBD Stuttgart in den 30er Jahren

3 Maßskizze des VT 851

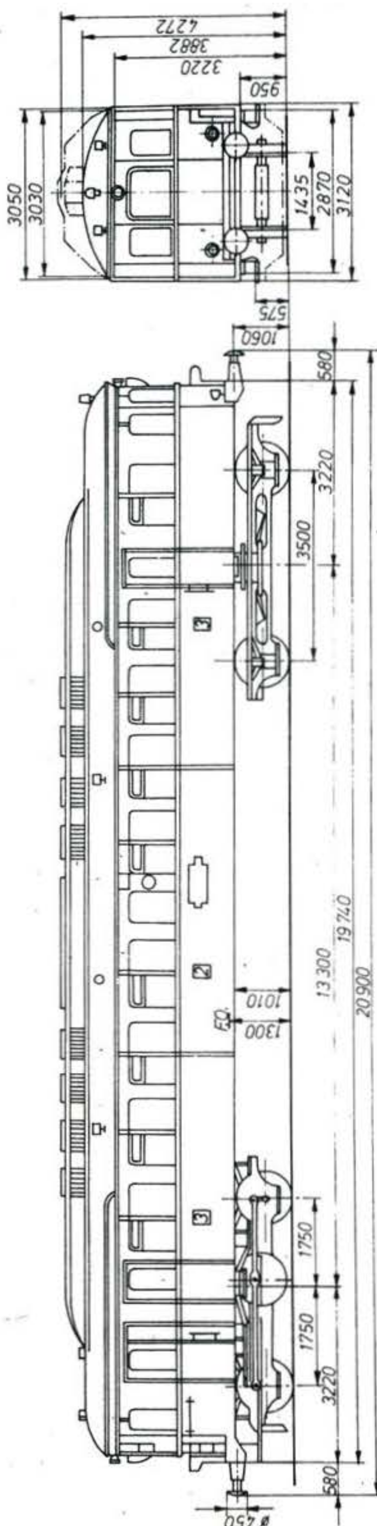
4 Maßskizze des VT 852

3



weinroten Anstrich. Die Farbgrenzen erhielten schwarze und cremefarbige Absetzlinien.
Bei der Deutschen Bundesbahn wurde der Wagenkasten rot mit elfenbeinfarbigen Absetzlinien und das Dach silberfarbig und später grau lackiert.

4



Das Fahrzeug der Deutschen Reichsbahn erhielt nach 1951 statt der während des Krieges grünen Lackierung wieder die seit 1932 üblich gewesene, mit Ausnahme eines roten Streifens zwischen Dach und Fensteroberkante. Die bisher cremefarbige Lackierung für den oberen Teil wurde durch elfenbein ersetzt und das Dach grau lackiert.

Fahrgastraum

Der VT 851 hatte im Anschluß an den Maschinenraum mit Führerstand einen Einstiegraum mit Sitzbank und fünf Sitzplätzen. Im anschließenden Großraum 3. Klasse gab es sechs Abteile in Sitzteilung 2 + 3 mit 58 Sitzplätzen. Es folgte nach dem hinteren Einstieg der Gepäckraum mit Toilette und dem hinteren Führerstand. Maschinen- und Gepäckraum verfügten über zweiflüglige Drehtüren. 1935 erfolgte der Einbau eines abgeschlossenen Abteils 2. Klasse mit Seitengang vor dem hinteren Einstieg mit 6 Sitzplätzen, und die Sitzplatzzahl änderte sich auf 6/49 Sitzplätze 2./3. Klasse.

Im VT 852 befand sich auf der einen Seite der durch zweiflüglige Drehtüren zugängliche Maschinenraum mit Führerstand, dem ein Einstiegraum und ein Großraum 3. Klasse mit 19 Sitzplätzen folgte. Dahinter waren zwei Abteile 2. Klasse mit 20 Sitzplätzen, woran sich die Toilette und ein Großraum 3. Klasse mit 42 Sitzplätzen in viereinhalb Abteilen anschlossen.

Nach dem hinteren Einstieg folgten der Traglastenraum mit 12 Sitzplätzen in Queranordnung und Längssitzen an einer Wagenseite sowie der hintere Führerstand.

Die Sitzteilung 2 + 3 gab es in beiden Wagenklassen, und der Zugang zu den Abteilen 3. Klasse vom Vorraum aus war türlos. Bei einem Umbau 1933 wurden die beiden Abteile 2. Klasse auf eineinhalb Abteile der gleichen Sitzteilung umgebaut, so daß sich die Sitzplatzzahl von 20/73 auf 15/73 2./3. Klasse verringerte.

Die anderen Fahrzeuge besaßen später sehr unterschiedliche Grundrißanordnungen bei sonst gleichem Wagenkasten (siehe Skizze der VT 870–VT 871) und wurden mehrere Male umgebaut.

Bei Indienststellung war zunächst im Anschluß an den Maschinenraum, Führerstand und vorderem Einstieg ein Großraum mit der bis 1928 geführten 4. Klasse vorhanden, wobei sich acht Sitzplätze in einem Traglastenraum auf Längssitzen befanden. Dieser Großraum enthielt 40 Sitzplätze. Etwa in der Wagenmitte befand sich eine Toilette.

Nach dem vorderen Großraum folgten

ein solcher 3. Klasse mit einem kleinen Postraum und 27 Sitzplätzen, der hintere Einstieg sowie ein Gepäckraum und Führerstand. Später wurde nach Abschaffung der 4. Klasse der vordere Großraum zur 3. Klasse. Der Traglastenraum mit Längssitzen und die Toilette blieben erhalten. An den einzelnen Fahrzeugen wurden nach einigen Betriebsjahren folgende Veränderungen vorgenommen:

VT 853–VT 854: bis zum Umbau 1935 31/40 Sitzplätze 2./3. Klasse, wobei die 2. Klasse im hinteren Fahrgastraum mit Sitzteilung 2 + 3 angeordnet war. Danach waren dann 6/57 Sitzplätze 2./3. Klasse mit einem Abteil 2. Klasse in Sitzteilung 0 + 3 vor dem hinteren Einstieg vorhanden.

VT 855–VT 856: bis zum Umbau 1935 16/35 Sitzplätze 2./3. Klasse; in der 2. Klasse gab es die Sitzteilung 1 + 3 in zwei Abteilen. Nach dem Umbau der 2. Klasse auf eineinhalb Abteile in Sitzteilung 1 + 2 existierten noch 8/52 Sitzplätze 2./3. Klasse.

VT 857–VT 859: zunächst unverändert unter Wegfall des Postraumes mit 71 Sitzplätzen 3. Klasse. Es ist jedoch nicht ausgeschlossen, daß später noch die 2. Klasse eingebaut wurde.

VT 860–VT 861: bis zum Umbau 1929 mit 67 Sitzplätzen 3. Klasse und Postraum in Betrieb. Danach erfolgte hinter der Toilette der Umbau von 12 Sitzplätzen zur 2. Klasse, so daß 12/55 Sitzplätze 2./3. Klasse und ein Postraum vorhanden waren.

VT 866–VT 867: Nach dem Umbau im Jahre 1929 wurde das vordere Abteil 3. Klasse dahingehend verändert, daß darin noch 37 Sitzplätze vorhanden waren. Die 2. Klasse befand sich dann hinter der Toilette als ein ganzes und zwei halbe Abteile in Sitzteilung 2 + 2. So betrug die Sitzplatzzahl 16/37 in der 2./3. Klasse.

VT 868–VT 871: Die Fahrzeuge erhielten hinter der Toilette (siehe Skizze) 12 Sitzplätze 2. Klasse mit zusätzlicher Tür zum hinteren Abteil 3. Klasse beim VT 868 und 869. Es waren 12/59 Sitzplätze 2./3. Klasse vorhanden. Bei den VT 870 und VT 871 wurde die 2. Klasse später wieder in 3. Klasse umgebaut, so daß 71 Sitzplätze 3. Klasse vorhanden waren.

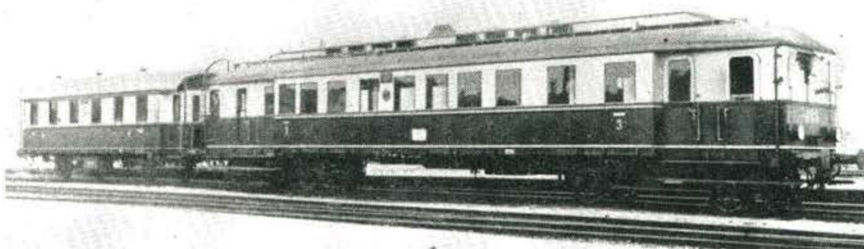
Die Heizung erfolgte mittels Kühlwassers. Später kam ein koksgefeuerter Heizofen zur Vorwärmung und Unterstützung des Heizkreislaufes hinzu.

Glühlampen mit 24-Volt-Spannung beleuchteten die Innenräume der Fahrzeuge. Ein oder zwei Generatoren der Firma Bosch, Bauart FT 500/24, die mit der Batterie in Pufferschaltung arbeiteten, erzeugten den notwendigen Strom.

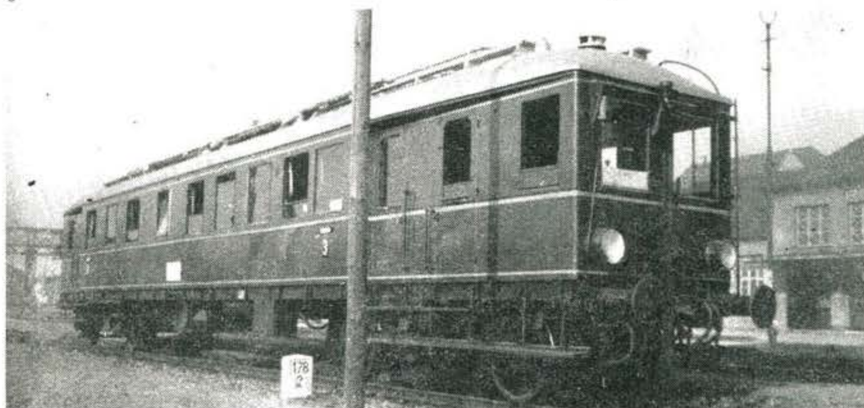
Maschinenanlage

Der Sechszylinderreihenmotor der Firma Maybach vom Typ G4a war stehend im Maschinentriebdrehgestell angeordnet, auf einem Hilfsrahmen befestigt, der in drei Punkten im Drehgestell gelagert war. Mit ihm war der zur Kraftstoffeinblasung und Druckluftversorgung dienende und vor dem Motor angeordnete Hochdruckluftverdichter der Firma Maybach, Bauart K2a, gekuppelt. Der Viertakt-Dieselmotor ragte dabei in den Wagenkasten hinein und war durch zwei aufklappbare Hauben abgedeckt.

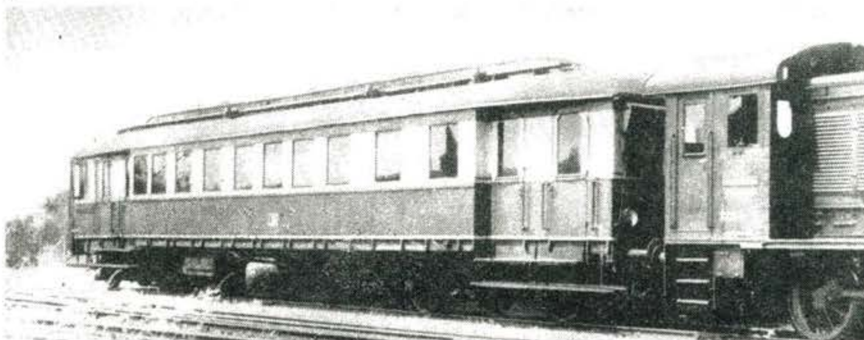
5



6



7



Das Getriebe im Drehgestell befand sich unter dem Wagenfußboden. Das erzeugte Drehmoment wurde auf das ausschließlich für Triebwagenzwecke konstruierte Viergang-Lamellen-Kupplungs-Wechsel- und Wendegetriebe der Firma Maybach, Bauart T1, über eine Gelenkwelle mit zwischengeschalteten Gewebescheibenkupplungen übertragen.

Der Dieselmotor leistete bei zunächst 1300 Umdrehungen in der Minute 110 kW (150 PS) und wurde später durch verschiedene Verbesserungen auf 121 kW (165 PS) bei 1380 Umdrehungen gebracht. Etwa ab 1935 kamen dann generell 129-kW (175-PS)-Motoren der Bauart G4b zum Einbau. Hier lag die Höchstdrehzahl der Umdrehungen bei 1400. Der Einblasdruck des Kraftstoffes betrug 80 bis 85 bar (80 bis 85 kp/cm^2).

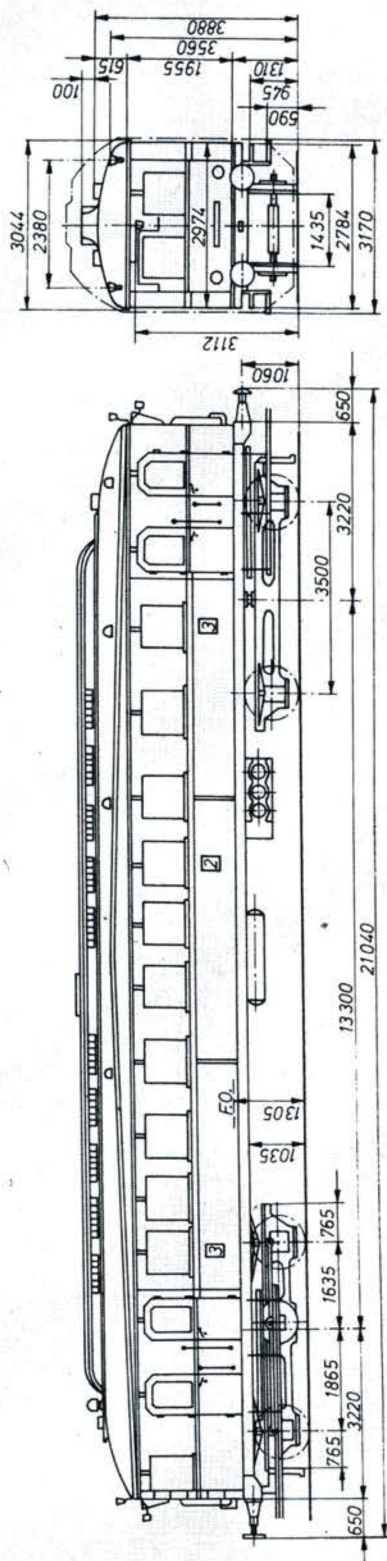
Die Kupplungslamellen für die vier Geschwindigkeitsstufen wurden durch das mit einer Pumpe im Getriebe erzeugte Drucköl beaufschlagt.

5 VT 858 der RBD Mainz und VB 140 147 um 1934
6 Eine seltene Aufnahme: Der VT 62.904 der DB (ex VT 859) im Sommer 1949 im Bahnhof Ravensburg
7 Ebenfalls ein besonderes Foto: Der VT 856 der DR 1960 zur Ausbesserung abgestellt.
8 Maßskizze für die VT 870 und 871. Sie entspricht im wesentlichen auch den Abmessungen der VT 853 – VT 861 und VT 866 bis VT 869.

Fotos: Sammlung G. Fiebig, Dessau (1), Werkfoto Waggonfabrik Wismar (2), Sammlung des Verfassers (5), M. Riehle, Ravensburg (BRD) (6), Deubricht (7)
Zeichnungen: Sammlung Verfasser

Im Getriebe befand sich das Wendegetriebe, welches das Drehmoment über Blindwellen und Treibstangen auf die beiden Treibradsätze übertrug. Die Geschwindigkeitsstufen waren im ersten Gang 10,5 km/h, im zweiten Gang 25,0 km/h, im dritten Gang 42,0 km/h und im vierten Gang 65,0 km/h jeweils bei der Höchstdrehzahl des Motors.

8



Gegen Fehlschaltungen in Form eines nicht zur momentanen Geschwindigkeit passenden Ganges war das Getriebe geschützt. Die Steuerung der Füllungsverstellung des Motors und der Schaltstufen des Getriebes sowie der Fahrtrichtung des Wendegetriebes erfolgte in Einfachsteuerung mittels über Rollen laufender stählerner Seilzüge und endloser Ketten am Motor und Getriebe vom Führerstand aus.
Zur Vermeidung von Fehlschaltungen war die Kurbel für die Wendeschaltung im Führerstand die gleiche wie für die Schaltung der einzelnen Gänge. Dadurch konnte die Wendeschaltung nur bei Stillstand betätigt werden.
Das Anlassen unter Last bei gleichzeitigem Anfahren erfolgte nach Einlegen des ersten Ganges mit drei unter dem Wagen vorhandenen Luftflaschen, wobei eine als Reserve diente. Ein Druck von 60 bis 65 bar (60 bis 65 kp/cm²) unter Betätigung eines Fußventils auf dem Führerstand gewährleistete das Anfahren und Einblasen des Kraftstoffs. Nach Aufnahme der Zündung des Dieselmotors wurde dieses Ventil selbsttätig abgesperrt und die Fahrt unter ausschließlichem Einblasen von Kraftstoff fortgesetzt.
Die Druckluftversorgung für die Bremse und die Hilfseinrichtungen erfolgte, wie bereits erwähnt, durch ein Überschleusventil im Führerstand vom Hochdruckluftverdichter aus für die Kraftstoffeinblasung, zu den Hauptluftbehältern.
Die Stromversorgung der Batterie mit zunächst 180 Ah (später bei der DB mit 400 Ah) für die Beleuchtung übernahmen ein oder zwei Generatoren der Firma Bosch, Bauart FT 500/24, die vom Getriebe angetrieben wurden.
Die Kühlanlage befand sich auf dem Dach und wurde zunächst bei dem VT 851 mit dem Fahrtwind belüftet. Da diese Lösung bei langsamen Steigungsfahrten nicht befriedigte, mußten in der Folgezeit beim VT 851 und den weiteren Fahrzeugen vier elektrische Kühlerlüftermotoren angeordnet werden. Sie wurden von einem vom Getriebe angetriebenen Generator der Firma BBC mit Strom versorgt. Der Auspufftopf befand sich auf dem Dach unter dem oberlichtartigen Aufbau, und die beiden Kraftstoffbehälter waren im Maschinenraum unter der Decke befestigt.

Beiwagen

Da die Triebwagen aufgrund ihrer hohen Eigenmasse und der relativ geringen Leistung mehr für den Betrieb ohne Beiwagen geeignet waren, gab es hierfür keine eigentlichen Beiwagen. Bis zum Erscheinen der leichten zweiachsigen Beiwagen der DR wurden die Triebwagen vereinzelt mit älteren leichten zweiachsigen Reisezugwagen gekuppelt. Sie verfügten über eine eigene Beleuchtungs- und Heizanlage. Mit den später gebauten leichten zweiachsigen Beiwagen konnten dann günstige Platzzahlen bei noch befriedigenden Beschleunigungskräften erreicht werden.

Verbleib oder Umbauten

Sehr viele Fahrzeuge wurden durch den Einsatz für militärische Zwecke im zweiten Weltkrieg zerstört.
Zur DB kam ein Fahrzeug mit der Nummer VT 859, das als 129-kW (175 PS)-Fahrzeug dort 1947 die Nummer 65903 und nach dem Umbau auf den 155-kW (210-PS)-Maybach-Motor G05 h und Getriebe T2a die Nummer 62904 erhielt. Die Geschwindigkeit konnte durch letzteres auf 80 km/h gesteigert werden. Dieser Triebwagen wurde mit den drei vorhandenen der zweiten und vierten Gruppe bis 1957 vom Bw Braunschweig eingesetzt.
Die bei der DR verbliebenen vier Fahrzeuge wurden bis auf den VT 856 bald ausgemustert. Der VT 856 behielt seine ursprüngliche Betriebsnummer nebst Antriebsanlage und war bis 1960 beim Bw Bitterfeld beheimatet. Er verkehrte mehrere Jahre auf den Strecken der ehemaligen Delitzscher Kleinbahn. Die drei Gütertriebwagen kamen zur DB und erhielten 1947 die Nummern 69900–69902 und später den 155-kW (210-PS)-Motor und das T2a-Getriebe.
Fotos aus dem Jahre 1938 zeigen den VT 10 001 auf der Ahrtalbahn Adenau – Remagen, wobei die Gütertriebwagen möglicherweise mit drei anderen VT aus der dritten Gruppe beim BW Kreuzberg (Ahr) beheimatet waren. Etwa ab 1950 gehörten sie zum Bw Osnabrück Vbf. Das letzte Fahrzeug wurde 1962 ausgemustert. Fotos aus dem Jahre 1961 zeigen einen Wagen in Kirchweyhe.

Fahrleistungen

Sie lagen für den alleinfahrenden besetzten Triebwagen mit 155-kW (210-PS)-Motor bei folgenden Geschwindigkeiten:

Steigung in ‰	Geschwindigkeit km/h
2,5	80
5,0	73
10,0	51
20,0	32

Fortsetzung folgt

Neben dem Hauptbahnhof auch neue Fahrzeuge

Für die Verkehrsverbindungen mit den Neubaugebieten stellen die Berliner Verkehrsbetriebe (BVB) allein im Jahre 1987 61 Tatrastraßenbahnfahrzeuge und 247 Omnibusse in Dienst. 54 S-Bahn-Fahrzeuge werden zu U-Bahn-Wagen umgebaut. Abgeschlossen wird in diesem Jahr der zweigleisige Ausbau des S-Bahn-Strecken-Abschnittes Adlershof – Altglienicke, die Rekonstruktion der S-Bahnhöfe Schönhauser Allee, Berlin-Schöneweide und Berlin-Grünau. Der erste Bauabschnitt des neuen Empfangsgebäudes des Hauptbahnhofs wird in Betrieb genommen.
me

Leistungsfähigkeit wird erhöht

In diesem Jahr soll der Anteil der Elektrotraktion an den Zugförderleistungen bei der DR auf 40 Prozent steigen. Bis 1990 werden es 60 Prozent sein. Dazu sind weitere 1500 km Hauptstrecken zu elektrifizieren. Zur Erhöhung der Standhaftigkeit und Durchlaßfähigkeit der Hauptstrecken werden die entsprechenden Maßnahmen beschleunigt fortgeführt.
me

60 Jahre Ellokbau in der ČSSR



60 Jahre alt ist die tschechische Lokomotive E 424 002. Sie wurde bei Škoda Plzeň 1927 als eine der ersten und von insgesamt nur 14 bis 1939 hier ausgelieferten elektrischen Lokomotiven gebaut und war für den Rangierdienst auf den seinerzeit elektrifizierten Prager Bahnhöfen bestimmt. Die Besonderheiten dieser vierachsigen Ellok sind ihr für extreme Kurvenläufigkeit (enge Gleisbögen) ausgelegter zweiteiliger, mittels Gelenk verbundener Aufbau sowie die Nennspannung von 1500 V (Gleichstrom) im Unterschied zu den üblichen 3-kV-Streckenlokomotiven in der damaligen ČSR. Das Triebfahrzeug mit einer Dauerleistung von 550 kW war bis 1957 in Prag stationiert. Bis 1962 kam es dann beim Staudammbau von Lipno in Südböhmen zum Einsatz und danach für zwei weitere Jahre auf der ältesten elektrischen Strecke des Landes zwischen Tabor und Bechyně. Von 1964 bis 1974 diente die E 424 002 der ČSD für verschiedene Versuchszwecke. 1977 wurde die Lok von engagierten Plzeňer Lokomotivbauern wieder aufgearbeitet und somit vor der geplanten Verschrottung bewahrt. In seinem Ursprungszustand ist das historische Fahrzeug seitdem als Traditionslok der Škoda-Werke im Betriebsgelände aufgestellt.
Elektrische Lokomotiven in großen Serien und verschiedensten konstruktiven Ausführungen werden bei Škoda Plzeň erst seit 1958 gebaut, nachdem in diesem Jahr die Dampflokfertigung eingestellt worden war, die über 40 Jahre hinweg ein bedeutendes Produktionsprogramm des Plzeňer Werkes darstellte. In diesem Zeitraum wurden übrigens insgesamt 3247 Dampflokomotiven hergestellt und Hunderte von Generalreparaturen ausgeführt. Die Grundlage zur Erzeugung von Lokomotiven im Unternehmen Škoda Plzeň wurde bereits Ende des vergangenen Jahrhunderts gelegt, wo die Fertigung von Lokomotiv- und Wagenteilen, wie z. B. Achsen, Radsätze und Radsternen, aufgenommen wurde. Nach dem ersten Weltkrieg entstand ein Werk speziell für den Dampflokomotivbau, der bereits 1919 für die Tschechoslowakischen Staatsbahnen und für Rumänien begonnen wurde. In den folgenden zwei Jahrzehnten lieferte man Škoda-Dampflokomotiven in nahezu alle Welt.
Von den heute produzierten elektrischen Lokomotiven für verschiedene Zwecke und Einsatzgebiete sind über 50 Prozent für den Export in RGW-Länder, vor allem in die UdSSR, bestimmt. Die neue Zweisystem-Lokomotive für die Deutsche Reichsbahn (DR-Baureihe 230/Werkbezeichnung 80 E) wird als Prototyp 1987 fertiggestellt und zwischen 1988 und 1990 mit jeweils 15 bis 20 Serien-Triebfahrzeugen, bestimmt für DR und ČSD zum grenzüberschreitenden Einsatz zwischen Bad Schandau und Děčin, ausgeliefert.
Text und Foto: H.-J. Barteld

Fährlinie erhält Zuwachs

Bis 1990 sollen statt bisher vier – es handelt sich um zwei sowjetische und zwei bulgarische – sechs Fährschiffe die Route Varna–Iljitschowsk befahren. Beide Partnerhäfen werden rekonstruiert und modernisiert. Seit der Eröffnung der 400 km langen Fährlinie im Jahre 1978 wurden nahezu 23 Mill. t Güter befördert.
me

Verbleib der Dampflokomotiven des Bw Saalfeld

Wie bereits auf der zweiten Umschlagseite dieser Ausgabe berichtet, wurde Ende vergangenen Jahres der Dampflokbetrieb der Einsatzstelle Göschwitz des Bahnbetriebswerkes Saalfeld (Saale) endgültig eingestellt. In der nachstehenden Übersicht ist der Verbleib der letzten Lokomotiven mit dem Stand vom 2. Januar 1987 zusammengefaßt:

Lokomotive	Tag der Umsetzung	Verbleib
41 1025	17. 10. 1986	Bw Erfurt, Hzl. in Weimar
41 1055	28. 10. 1986	Raw Meiningen, anschl. Rbd Magdeburg
41 1125	13. 11. 1986	Bw Sangerhausen
41 1130	25. 12. 1986	Raw Meiningen zur Zerlegung
41 1150	2. 1. 1987	Rbd Magdeburg
41 1180	25. 11. 1986	abgestellt, wartet auf Raw
41 1182	11. 7. 1986	Raw Meiningen zur Zerlegung
41 1225	20. 12. 1986	abgestellt, Reserve in Göschwitz
41 1273	2. 1. 1987	Rbd Magdeburg, abgestellt am 20. 12. 1986





1 Mitglieder der Arbeitsgemeinschaften 4/3 und 4/70 Jena des DMV haben der 41 1273 am 28. November 1986 für die Abschiedsfahrten noch einmal ein wenig Glanz verliehen
2 In einer kleinen Feierstunde wurde am 19. Dezember 1986 den Kollegen der Dienststelle herzlich für ihre keinesfalls immer leichte Arbeit gedankt. Hier erhält der Leiter der Dienstplangemeinschaft 317 Heinz Körner (l.) eine Anerkennung durch den Abteilungsleiter Triebfahrzeugdienst, Kollegen Brettschneider.
Text und Fotos:
W. Drescher, Jena

1



2



Eine elektrisch betriebene Werkbahn

Daß schmalspurige Werkbahnen durchaus auch mit modernen Fahrzeugen für den Eisenbahnfreund eine „Augenweide" sein können, sollen die auf dieser Seite veröffentlichten Fotos von der 4,1 km langen und 750-mm-spurigen Werkbahn des VEB Vereinigte Sodawerke „Karl Marx" Bernburg–Staßfurt zeigen.

Die Bahn hat ihren Ausgangspunkt an der sogenannten Verbindungsstraße zwischen Staßfurt und Förderstedt. Transportiert wird der zur Gasproduktion benötigte Schotter. Vorhanden sind sechs in Hennigsdorf gebaute Elloks sowie 18 Talbot-Wagen. Täglich verkehren 16 Züge, wobei ein Zug aus höchstens acht beladenen Wagen bestehen darf, der dann von je einer Zug- und Schublok transportiert wird. Nun noch eine Bemerkung in eigener Sache: Immer wieder erreichen uns Zuschriften, aus denen hervorgeht, daß wir künftig noch öfter über derartige Werkbahnen berichten sollen. Diesem Wunsch kommen wir gerne nach: Jedoch bedarf er weiterhin Ihrer Unterstützung. Wenn Sie uns mit Farbdias oder auch Schwarzweiß-Aufnahmen zu diesem Thema helfen könnten, wären wir dankbar!

1 Die Lokomotive Nr. 1 wurde 1983 im KLEW gebaut und mit der Fabrik-Nr. 16704 ausgeliefert.

2 Lokomotiven 3 und 4 an der Verladestelle der Verbindungsstraße. Der Schotter wird mit Hilfe von Förderbändern von dem jenseits der Straße gelegenen Steinbruch bewegt und von hier mit der Schmalspurbahn abgefahren.

3 Abgestellt sind hier die Lokomotiven 2 (KLEW 1976/15256) und 5 (LEW 1959/8931).

4 Die vorhandenen 18 Talbot-Selbstentladewagen reichen aus, um die anfallenden Schottertransporte reibungslos abzuwickeln. Auf dem Foto: der abgestellte Wagen Nr. 4

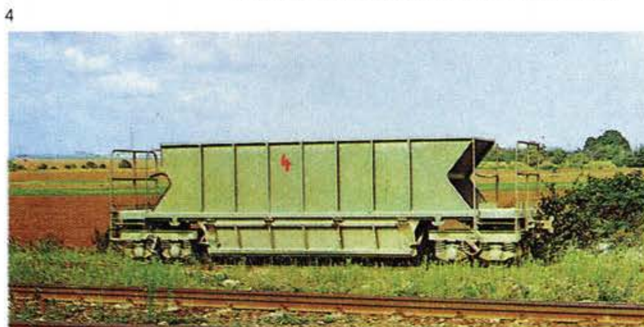
5 Lokomotive Nr. 3 (KLEW 1983/16703) vor einem Leerzug aus den Sodawerken in Richtung Verladerampe.

Fotos: F. Heilmann, Cottbus (10. Oktober 1985)

3



4



5



1

2



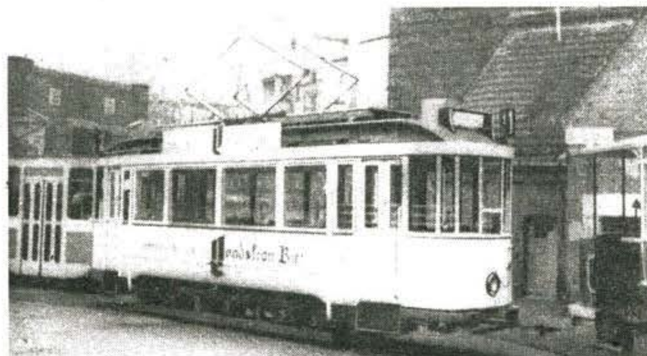
Oldtimer in Görlitz

Vor 90 Jahren in Betrieb genommen

Seit dem 1. Mai 1986 präsentiert sich der historische Triebwagen 29 in einem neuen, aber dem Aussehen des Jahres 1911 entsprechenden Gewand. Dieses Fahrzeug wurde 1897 von der Firma L. Steinfurt Königsberg (heute Kaliningrad/UdSSR) für die Straßenbahn in Bromberg (heute Bydgoszcz/VR Polen) gebaut, die ebenfalls wie die Görlitzer Straßenbahn zur „Allgemeinen Lokalbahn- und Kraftwerke AG Berlin" gehörte. Bis zum Jahre 1910 kam dieses Fahrzeug – inzwischen schon nicht mehr in Bromberg – mit weiteren Triebwagen von der ehemaligen Hoerder Kreisbahn nach Görlitz, wobei von den insgesamt 12 Triebwagen sechs zu Beiwagen umgebaut wurden. Die Triebwagen aus Bromberg erhielten in Görlitz die Nr. 33 bis 36 und waren dann bis Ende der 20er Jahre zur Personenbeförderung im Einsatz. Mit Inbetriebnahme von 16 WUMAG-Triebwagen in den Jahren 1926 und 1928 fand dieser Wagen als Arbeitstriebwagen bis 1968 Verwendung. 1971, anläßlich der 900-Jahr-Feier von Görlitz, wurde er als Museumswagen Nr. 29'' hergerichtet. Seitdem steht er für Sonderfahrten zur Verfügung und kann zu einem günstigen Tarif zu besonderen Anlässen wie beispielsweise Familienfeiern privat oder auch für Schulklassen genutzt werden. Abb. 1 zeigt den historischen Triebwagen 29'', am 6. August 1986 am Platz der Befreiung.

Text und Foto: R. Kentsch, Görlitz

WUMAG-Tw kam hinzu



Am 31. Oktober 1986 wurde der historische Triebwagen (Tw) 23'' der Görlitzer Verkehrsbetriebe in Anwesenheit von Ehrengästen der am Aufbau beteiligten Betriebe und Institutionen feierlich eingeweiht.
Dieses Fahrzeug gehörte zu einer ab 1925 gelieferten Serie von 16 Fahrzeugen von der damaligen WUMAG (heute VEB Waggonbau Görlitz) für die Görlitzer Straßenbahn und wurde 1928 gebaut. Der mit großen Aufwendungen restaurierte Triebwagen entspricht äußerlich dem Aussehen der WUMAG-Fahrzeuge zwischen 1936 und 1956. Bis 1979 verkehrte der Wagen noch im Linienverkehr und ist nunmehr der zweite Straßenbahn-Oldtimer in Görlitz.
Ein Fahrzeug des gleichen Bauloses wird als historischer Wagen in Cottbus eingesetzt (siehe „me" 10/86). Dabei handelte es sich um den im September 1928 in Betrieb genommenen Tw 24'', der seit 1979 auf dem Fahrgestell des Tw 35'' (Baujahr 1925, Inbetriebnahme 1926) läuft.

Text und Foto: A. Riedel, Dranske (Rügen)

Außenbahnwagen im historischen Gewand

Am 1. November 1986 stellte die Arbeitsgemeinschaft 6/44 „Historische Straßenbahn" Leipzig des DMV den restaurierten Straßenbahntriebwagen 20 der ehemaligen Leipziger Außenbahn AG (LAAG) erstmals der Öffentlichkeit vor (Abb. 2). Anlaß dafür war der Tag der offenen Tür bei den Leipziger Verkehrsbetrieben. Seit 1976 war die Arbeitsgemeinschaft bemüht, aus einem ehemaligen Lenkdreiachser (Nr. 1383) den historischen Triebwagen 20 so originalgetreu wie möglich wieder herzurichten. Hierzu waren weit mehr als 5000 freiwillige Arbeitsstunden notwendig. So befindet sich der Wagen äußerlich im Zustand von 1910, während die elektrische Ausrüstung etwa der von 1925 entspricht. Im folgenden soll das Fahrzeug in seinen technischen Daten vorgestellt werden:

Wagenlänge	ca. 11 m
Wagenbreite	2,20 m
Anzahl der Sitzplätze	28 Plüschsitze
Heizung	Ofenheizung/ E-Heizung
Gebrauchsbremse	Druckluft mit Motorkompressor
Gefahrenbremse	elektrische Widerstandsbremse
Fahrschaltertyp	2× FB3 Sp. 41
Motorentyp und Leistung	2× USL 323 a = 34 kW
Stromabnehmer	Lyrabügel System K & S (Eigenentwicklung)

Im Sommer 1987 soll der Wagen nach vollständiger Komplettierung feierlich in Betrieb genommen werden.
Interessant dürfte in diesem Zusammenhang noch sein, daß die Leipziger Verkehrsbetriebe auch die Genehmigung zur Erhaltung eines Lenkdreiachsers erteilt haben. Dazu wurde der Wagen 1378 ex LAAG Nr. 1 ausgewählt. Somit bleibt rein zufällig der erste und letzte Wagen dieser interessanten Fahrzeugserie der Nachwelt erhalten. Bis zu seiner Aufarbeitung wird der Tw als Dienstwagen 5096 geführt. Allerdings werden noch einige Jahre vergehen, bis sich der historische Lenkdreiachser des Leipziger Typs 24a stolz der Öffentlichkeit präsentiert.

Text und Foto: M. Mitdank, Leipzig

Leipzig ohne Pullman

Völlig unverhofft wurde am 11. Dezember 1986 die Stillegung der letzten zehn im Personenverkehr stehenden Pullmantriebwagen des Leipziger Typs 22s verfügt. Seit dem 12. Dezember 1986 werden diese Fahrzeuge – sie liefen zuletzt hauptsächlich auf der Linie 25 – nicht mehr eingesetzt.
Folgende Fahrzeuge waren bis zum genannten Zeitpunkt noch in Betrieb: 1419, 1421, 1424, 1453, 1457, 1458, 1459, 1461, 1464 und 1465.

Mtd.

Neues aus Gotha

Begonnen wurde mit der Umlakkierung der KT4D-Fahrzeuge. Sie werden wie der übrige Fahrzeugpark mit einem elfenbeinfarbigen Anstrich und einer roten Bauchbinde versehen. Bereits neulackiert sind die Wagen 301, 302, 305 und 306; die Wagen 303 und 304 werden folgen. Der historische Triebwagen 56 erhielt einen neuen gelbweißen Anstrich; der dazugehörige Beiwagen 82 wird instand gesetzt, so daß im Frühjahr 1987 der Zug wieder komplett zum Einsatz gelangen kann.
Vom 14. Juni bis zum 31. Oktober 1986 wurde in der Gothaer Karl-Marx-Straße auf einer Länge von 990 m eine umfassende und beiderseitige Gleiserneuerung vorgenommen. Zur Anwendung kam die Querschwellenbauweise mit Deckenschluß. Im genannten Zeitraum bestand durchgehender Straßenbahnverkehr auf der Linie 2 zwischen Waltershäuser Straße und Ostbahnhof. Die Züge der Thüringerwaldbahn begannen und endeten ebenfalls am Ostbahnhof. Zwischen Hauptbahnhof und Myconiusplatz (Umsteigepunkt zu den Linien 2 und 4) bestand Zubringerverkehr mit KOM. Zum Einsatz kamen im Berufsverkehr vier, im übrigen Tagesverkehr drei und abends zwei KOM der VE Kraftverkehrsbetriebe Gotha, Nordhausen und Mühlhausen.

Schk.

Matthias Mitdank (DMV), Leipzig

Die Leipziger Überland-Straßenbahnen

(2. Teil)

Vom Hauptbahnhof nach Schkeuditz heute

Wir benutzen einen Zug der Linie 11 und fahren vom Leipziger Hauptbahnhof nach Schkeuditz. Die Strecke ist zunächst zweigleisig und in der Straßenmitte verlegt. Vom Chausseehaus bis Wahren verläuft der Gleiskörper fast ständig geradlinig. Am Rathaus Wahren erkennen wir die enge Wendeschleife und in der Linkelstraße unter dem Asphalt die Schienen der alten Umsetzendstelle.

Die von hier aus eingleisige Strecke befindet sich stadtauswärts links in Seitenlage bis Stahmeln. Dort wechselt die Bahn die Seitenlage, wird wieder zweigleisig, und der Überlandbahncharakter der Bahn tritt deutlich hervor.

Rechts sehen wir das Zufahrgleis zur betriebseigenen Kippe, auf die schon so mancher Straßenbahnwagen transportiert wurde. Am Ortseingang von Lützschena ist ein Gleisdreieck vorhanden, das erst in jüngster Vergangenheit entstand. Früher war an dieser Stelle lediglich ein einfaches Rückstoßgleis vorhanden.

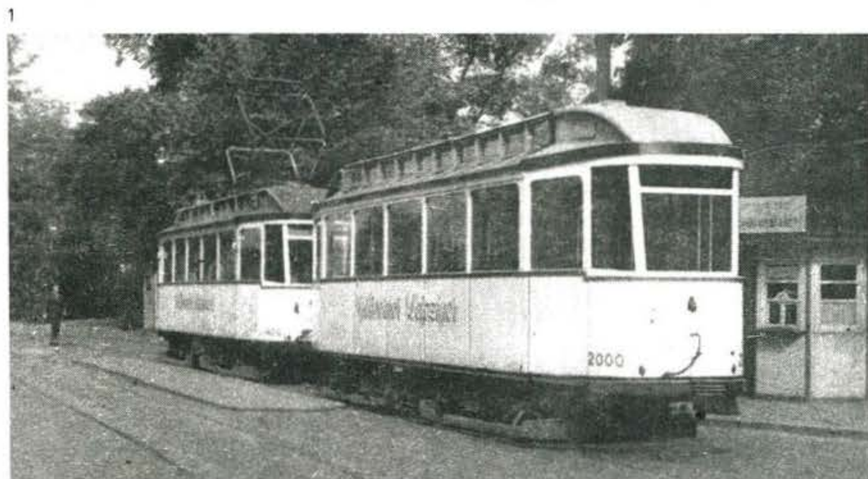
Nun liegt das Gleis erneut in der Straßenmitte, am Gasthof Lützschena ist eine Haltestelle. Neben dem Gasthof gab es eine Umsetzendstelle, die aber mit Bau des Gleisdreiecks völlig demontiert wurde. Danach verlassen wir die Straße, um auf dem eigenen Gleiskörper die Haltestellen Freirodaer Weg und Hänichen zu passieren. Dann folgt Modelwitz, wo bis 1952 die Grenze zwischen den Ländern Sachsen und Sachsen-Anhalt verlief.

Es folgen die Haltestellen Gartenstadt und Paetzstraße. Am Krankenhaus Altscherbitz sind wir wieder neben der Straße. Es folgt eine Straßenkreuzung, und nach dem Passieren der Bergbreite sind wir am Schkeuditzer Rathaus. Noch eine Haltestelle und die Linie 11 hat ihren Endpunkt in Schkeuditz, der an der Hauptverkehrsstraße Leipzig–Halle gelegenen Industriestadt, erreicht.

Nach Markkleeberg und Böhlitz-Ehrenberg

An der Koburger Brücke beginnt noch heute die alte LAAG-Strecke nach Gautzsch. Die Strecke verläuft durch das Connewitzer Holz bis zum Forsthaus Raschwitz. Nach einer Linkskurve befindet sich dort die Haltestelle. Nun führen beide Gleise durch eine herrliche Villengegend. Hier wurde die Strecke Ende der 70er Jahre begradigt; die alte Pleißeflutbettbrücke ist noch gut erkennbar. An der nächsten Haltestelle Markkleeberg Mitte (früher Oetzsch) besteht eine Schleife für die Züge der Linie 28 E. Noch vor der nächsten Haltestelle geht die Strecke in einen eingleisigen Abschnitt über. Nach einer Rechtskurve befinden wir uns an dem bereits beschriebenen Bahnübergang. Bis zur Endstelle wird noch eine Ausweiche passiert. Am Straßenpflaster ist deutlich zu erkennen, daß die Strecke früher einmal zweigleisig war. 1949 erfolgte der Abbau des zweiten Gleises. Die Wendeschleife ist eingleisig, für schadhafte Wagen ist ein Rückstoßgleis vorhanden. Ursprünglich endete die Strecke an der Gaststätte „Weißer Stern". Da dort kein Platz für eine Gleisschleife vorhanden war, wurde die Strecke gekürzt und die alte Umsetzanlage 1961 aufgegeben. Die Außenbahnstrecke nach Böhlitz-Ehrenberg beginnt am Rathaus Leutzsch und verläuft zunächst zweigleisig teils in Straßenmitte, teils in Randlage. An der zweiten Haltestelle befindet sich die zweigleisige Wendeschleife Philipp-Reis-Straße. Danach werden mit zwei Brücken die Gleisanlagen der DR überquert. An der nächsten Haltestelle ist die sogenannte Zuschlaggrenze erreicht. Nach einer weiteren Linkskurve erreichen wir die Haltestelle Friedrich-Engels-Straße. Hier beginnt die erste eingleisige Strecke in der Straßenmitte. Die nächste Ausweiche an der Haltestelle Jahnstraße war früher Endpunkt der Verstärkungslinie 26. Von hier bis zur Endstelle verläuft die Strecke in Seitenlage auf eigenem Bahnkörper eingleisig mit Ausweichen. An der Endstelle Böhlitz-Ehrenberg (früher Gundorf) besteht eine zum Gleisdreieck ausgebaute Umsetzanlage.

1



2



1 Beiwagen 2000 (Typ 124) und Triebwagen 1400 (Typ 246) für die Stadtrundfahrten als „Gläserner Leipziger" im Jahre 1963

2 Triebwagen 1520 erreicht die Endstelle Liebertwolkwitz (1968)

3 Ehemaliger Außenbahn-Triebwagen 1049 wenige Jahre vor der Ausmusterung im Einsatz auf der Linie 22 E in der Gorkistraße

4 Das im Jahre 1909 erbaute Außenbahndepot Schkeuditz im Jahre 1961. Der Gotha-Wagen des Typs G 4 (Nr. 1102), rechts im Bild, war zu diesem Zeitpunkt das jüngste Kind der volkseigenen Straßenbahnproduktion in der DDR.

Die „Leipziger Überlandbahn AG"

Am 17. Dezember 1912 beantragte die LESt bei der Stadt Leipzig die Konzession für eine Überlandbahn AG. Zunächst konnte sich der Rat zu einem sol-

chen Schritt nicht entschließen. Die Verhandlungen wurden mit Ausbruch des ersten Weltkrieges zunächst abgebrochen.

3



4



Die städtischen Überlandstrecken

Mit der Vereinigung der beiden Straßenbahngesellschaften (GLSt und LAAG) in den Jahren 1916 und 1917 und deren Kommunalisierung 1919 wurde nunmehr der Straßenbahnbetrieb unter städtischer Regie weitergeführt. Durch die „Dollarinjektionen" des Dawes-Planes erhielt die Stadt Leipzig eine Summe von 5 Millionen Dollar. Nun standen auch umfangreiche Mittel für den innerstädtischen Verkehr bereit. Neben der Beschaffung neuer Fahrzeuge wurden auch städtische Überlandstrecken in Betrieb genommen.

Am 14. April 1927 erreichte der erste Wagenzug der Linie 4 die Endstelle in Engelsdorf. Diese Strecke verlief ab Straßenbahnhof Paunsdorf in Seitenlage eingleisig mit Ausweichen bis Engelsdorf-Ost. Nach dem zweiten Weltkrieg wurde die sich unmittelbar hinter dem Erich-Steinfurth-Stadion befindliche Wendeschleife entfernt. In Engelsdorf-Ost bog die Straßenbahn rechts ab und verließ den eigenen Bahnkörper. Danach wurde die Leipzig-Dresdner Eisenbahn überquert, um dann auf eigenem Bahnkörper, jedoch eingleisig in Mittellage, die Haltestelle Apotheke Engelsdorf zu erreichen. Von hier war die Gleisstraße bis 1946 zweigleisig. Das eine Gleis wurde abgebaut, um mit diesem Material wichtigere Hauptstrecken in Betrieb zu halten. Mit einer weiteren Linkskurve erreichte die Bahn die Endstelle Engelsdorf, wo sich ein Gleisdreieck befand. Ab 1951 fuhr für kurze Zeit die Linie 3 nach Engelsdorf, dann die Linie 2. Am 1. Oktober 1974 wurde die Strecke Paunsdorf–Engelsdorf stillgelegt. Busse übernahmen die Transportaufgaben.

Nun auch nach Taucha

Nur drei Monate später als nach Engelsdorf fuhr die Straßenbahn auch in Leipzigs Nachbarstadt Taucha.

Am 15. Juli 1927 wurde diese Strecke eröffnet und durch die Linie 23 bedient. Die Strecke zweigt von der Eisenbahnstraße (heute Ernst-Thälmann-Straße) links ab und verläuft zweigleisig in Straßenlage bis zum Volksgarten. Danach schwenken die Gleise nach links auf den eigenen Bahnkörper ab. An der Hammerwerkbrücke beginnt ein kurzer eingleisiger Abschnitt, um die Reichsbahnstrecke zu kreuzen. Nun führt die Strecke weiter zweigleisig bis zur Haltestelle Wodanstraße. Von hier aus war dann die Strecke eingleisig bis zur Endstelle Taucha und hatte drei Ausweichen. An der Haltestelle Wodanstraße wurde eine Gleisschleife errichtet.

In Taucha befand sich von Anfang an eine Gleisschleife mit Überholungsgleis. 1926 wurde das Werkgelände der ehemaligen Automobil- und Aviatik AG in Heiterblick von der Großen Leipziger Straßenbahn erworben. Hier entstand die damals größte und modernste Straßenbahn-Hauptwerkstatt Deutschlands. Von der Haltestelle Heiterblick führte eine zweigleisige Zufahrstrecke in die Hauptwerkstatt. Mit der Vorbereitung des zweiten Weltkrieges wurden an der Straßenbahnstrecke kriegswichtige Betriebe gebaut. In diesem Zusammenhang kamen zum bestehenden Gleisnetz vor der Hammerwerkbrücke eine Gleisschleife und ein drittes Gleis bis zum Haupttor der HASAG (Hugo Schneider AG, heute Energetik) hinzu. Diese Gleise wurden nach dem zweiten Weltkrieg wieder entfernt. Ferner war eine Schnellstraßenbahnverbindung zwischen Hauptbahnhof und Taucha über die Brandenburger Brücke–Schönefeld projektiert. Der Ausbruch des zweiten Weltkriegs verhinderte jedoch die vollständige Ausführung. Noch heute ist der Damm der Strecke gut zu erkennen. Am 22. November 1967 ist das zweite Gleis zwischen Wodanstraße und Autobahn in Betrieb genommen worden. Somit sind nur noch die Abschnitte Autobahn–Taucha, Gerichtsweg–Freiligrathstraße und Freiligrathstraße–Endstelle sowie die Hammerwerkbrücke eingleisig.

1974 wurde die Gleisschleife Torgauer/Bautzner Straße in Betrieb genommen. Damit besteht eine Wendemöglichkeit für Einsatzzüge, die zur Entlastung der Linie 13 dienen und das dortige Neubaugebiet erschließen. Inzwischen gibt es auf dieser Strecke auch einen Güterverkehr. Seit 1982 hat der VEB Bodenbearbeitungsgeräte Taucha einen Gleisanschluß. Auf dem stadtwärtigen Gleis zwischen Wodanstraße und Heiterblick existiert eine Meßstrecke für die Ermittlung von Bremswerten der Straßen-

Fortsetzung auf Seite 16

1 Letzte Handgriffe am S-Bahnhof Berlin-Rummelsburg: Franz Sonk und Peter Schnick verbessern die Gleislage (v. l. n. r.).

2 Zufriedene und interessierte Gesichter ganz in der Nähe des S-Bahnhofs Berlin-Rummelsburg

3 Endstation der S-Bahn: der Bahnhof Erkner, wo gerade ein Schnellzug einen Halt bekommen hat.

4 Eine der Attraktionen am Rande: selbstgebaute Straßenbahn- und Omnibus-Modelle aus längst vergangenen Zeiten ...

5 Sie wird immer beliebter: die Gartenbahn! Diesmal zeigte die AG 1/13 „Weinbergsweg" auf der Bühne des Prater eine ansprechende Gartenbahn-Anlage. Die einzelnen Fahrzeugmodelle stellten die Modellbahnfreunde Sabottka und Krause und die Gebäude (nicht abgebildet) der Modellbahnfreund Kieper, Berlin, zur Verfügung.

6 Stets dicht umlagert: das Bahnbetriebswerk des Modellbahnfreundes Roland Zemke, Dresden.

Fotos: P. Noppens, Berlin



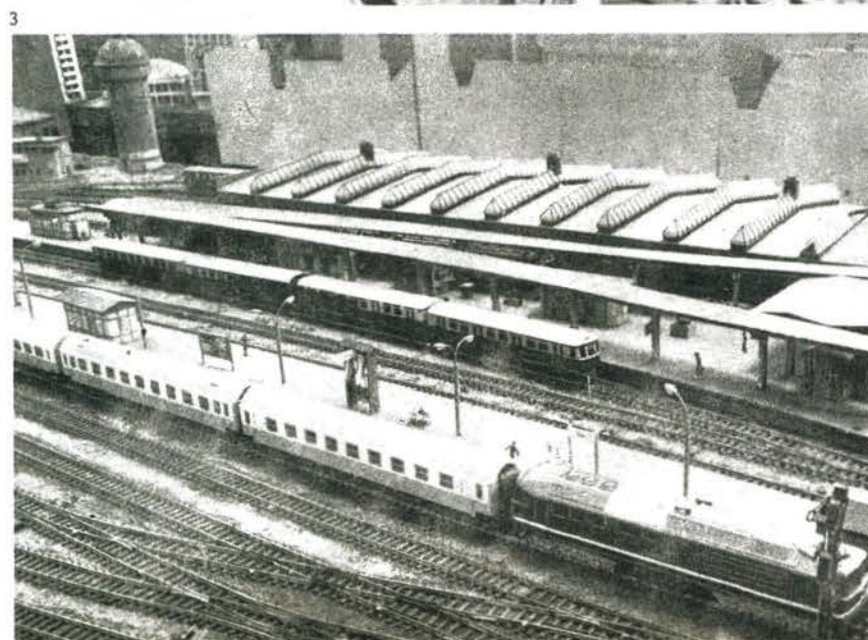
1



2



3



28 469 in 13 Tagen

Als sich am 19. Januar nach 19 Uhr alle Beteiligten der ersten Berliner Modelleisenbahn-Ausstellung im Jubiläumsjahr 1987 zu einem Erinnerungsfoto in Pose brachten, gab Günter Wermke, Vorsitzender der AG 1/13 „Weinbergsweg" stolz diese Besucherzahl bekannt. Angesichts der extrem „polaren" Temperaturen war sie der beste Beweis für das überaus große Interesse an Modelleisenbahn-Ausstellungen in der Öffentlichkeit.

Wenn man von Berlins Modelleisenbahnern spricht – ob im Zusammenhang mit Ausstellungen, Solidaritätsaktionen, Souvenirs oder der Zusammenarbeit mit Arbeitsgemeinschaften aus anderen Orten bzw. dem Kulturbund, so erinnern sich die meisten sofort an die AG 1/13 „Weinbergsweg". Und wohl zu recht, denn die mittlerweile 120 Mitglieder zählende Arbeitsgemeinschaft – darunter sind auch drei Frauen – um Günter Wermke und Karl-Heinz Rost ist stets präsent. Seit nunmehr 25 Jahren!

Der anläßlich der diesjährigen Ausstellung im Kreiskulturhaus Prater, Prenzlauer Berg, angebotene philatelistische Souvenirbeleg erinnert sehr eindrucksvoll an diese Etappe. Und sicher wird auch die gut gestaltete Eintrittskarte in einigen Jahren Sammlerwert haben! Mit dieser Veranstaltung repräsentierten die Freunde dieser AG wohl auch das breite Spektrum unserer Freizeitbeschäftigung. Gleichzeitig eröffneten sie aber ebenfalls den Reigen zahlreicher ähnlicher Veranstaltungen in unserer Hauptstadt.

Die Fotos vermitteln ein wenig von der Atmosphäre, wie sie vom 7. bis 19. Januar während der Ausstellung zu erleben war. Daß sich die AG 1/13 noch dazu bei solch einem Doppeljubiläum etwas einfallen lassen würde, war für sie selbstverständlich.

Für die meisten Besucher wurde wieder die attraktive, weil vor allem ungewöhnliche Großanlage mit bekannten S-Bahn-Motiven zwischen Marx-Engels-Platz und Erkner zum Hauptereignis. Obwohl man dieser H0-Anlage nunmehr in vielerlei Hinsicht die Jahre ansieht, verliert sie kaum an Anziehungskraft. Wohl auch wegen des vier Meter hohen Fernsehturms und der typischen S-Bahn-Modelle. Einige waren sogar schon in der neuen Farbgebung zu sehen.

Die Anlage bleibt übrigens erhalten, hat sie doch sowohl die Geschichte der AG 1/13 bestimmt und auch das Wirken des DMV in Berlin. Und sicher sehen wir sie Mitte September unter dem Berliner Fernsehturm wieder, wenn auch nicht ganz ohne Veränderungen. Denn schon jetzt deuten sich gewisse Verbesserungen hinsichtlich der Landschaftsgestaltung, sprich Gebäudedarstellung, an. Ja, auch hier wird rekonstruiert, Zerstörtes wieder aufgebaut und das Äußere der Häuser verschönert. Auch im Detail!

Demnächst beginnen die „Weinbergsweger" mit einem ganz neuen Projekt: dem Hauptbahnhof Berlin im Maßstab 1:87. Wen würde es nicht wundern, wenn dieses Anlagenteil eines Tages inmitten dieser Großanlage auftaucht. Man kann also gespannt sein – war-

Modelleisenbahn-Hobby-Ausstellung 1987



Eintritt: Erwachsene 2.05 M № 012721

ten wir zunächst das AG-Jubiläum im Oktober 1987 ab!

Wie das schon seit Jahren Tradition ist, waren auch diesmal zahlreiche Gastaussteller aus der DDR und der ČSSR mit vertreten. Einige sogar mit Anlagenthemen, die man bisher nur ganz selten auf Ausstellungen zu sehen bekommt: Japanische Eisenbahnen bzw. Eisenbahnen in Nordamerika. Den Modellbahnfreunden Joachim Reinisch, Leutersdorf, und Steffen Uhlig, Dresden, ist es gelungen, mit gut gestalteten N-Heimanlagen ganz neue Akzente zu setzen. Diese Nenngröße war übrigens am stärksten vertreten. Und wahrhaftig: Roland Zemkes Bahnbetriebswerk im Aktentaschenformat war eine Welt für sich! Über diese hervorragende Arbeit des Dresdner Modelleisenbahnfreundes werden wir später ausführlicher berichten!

Die ganz große Überraschung wurde allerdings ein neues N-Diorama des Modelleisenbahnfreundes Fischer aus Berlin. Diesmal zeigte er ein vor allem landschaftlich meisterlich nachempfundenes Motiv des S-Bahnhofs Berlin-Adlershof. Die Idee dazu hatte er gemeinsam mit den Modelleisenbahnfreunden Gebhardt und Apelt Ende 1985 während der Großen Berliner Modelleisenbahn-Ausstellung am Fernsehturm. Die jetzt eingesetzten S-Bahn-Halbzüge wurden übrigens von den beiden o. g. Freunden gefertigt.

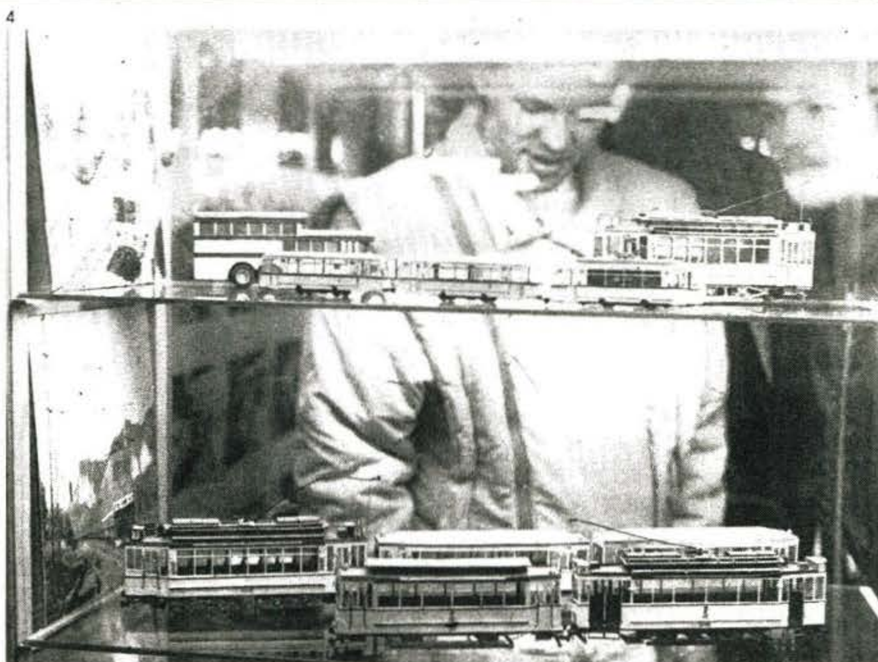
Modellbahnfreund Dieter Frisch, Berlin, erinnerte erneut mit seiner wirkungsvoll in Szene gesetzten Trümmerbahn ($H0_e$) an eine der schlimmsten Stunden in der Geschichte Berlins, als es hieß, 80 Millionen m³ Schutt, die Folgen des faschistischen Weltbrandes, zu beseitigen (s. „me" 5/1986). An dieser kleinen Anlage wurde wohl am meisten geguckt, gefragt, diskutiert und wurden vor allem Erfahrungen ausgetauscht. Denn Dieter Frisch zeigte nicht nur sein neuestes, im Aufbau befindliches Anlagenteil: Er war 13 Tage lang vor Ort und demonstrierte gekonnt Detailgestaltung.

Umrahmt wurde diese nunmehr sechste im Kreiskulturhaus Prater veranstaltete Ausstellung wieder von zahlreichen Vitrinen und Schautafeln bzw. Standmodellen zum Thema „Berlin-Verkehr". Die Palette reichte von seltenen Fotodokumenten, Postkartensammlungen bis hin zu Straßenbahnmodellen, Literatur und einem leider viel zu versteckt ausgestellten Demonstrationsmodell des neuen U- und S-Bahn-Umsteigebahnhofs Wuhletal. Für viele Besucher war das die interessanteste Anlage, die Überraschung! „me" wird darüber noch berichten.

Bleibt anschließend nur noch festzustellen: Vielen Dank für diese eindrucksvolle Ausstellung!

Hans-Joachim Wilhelm

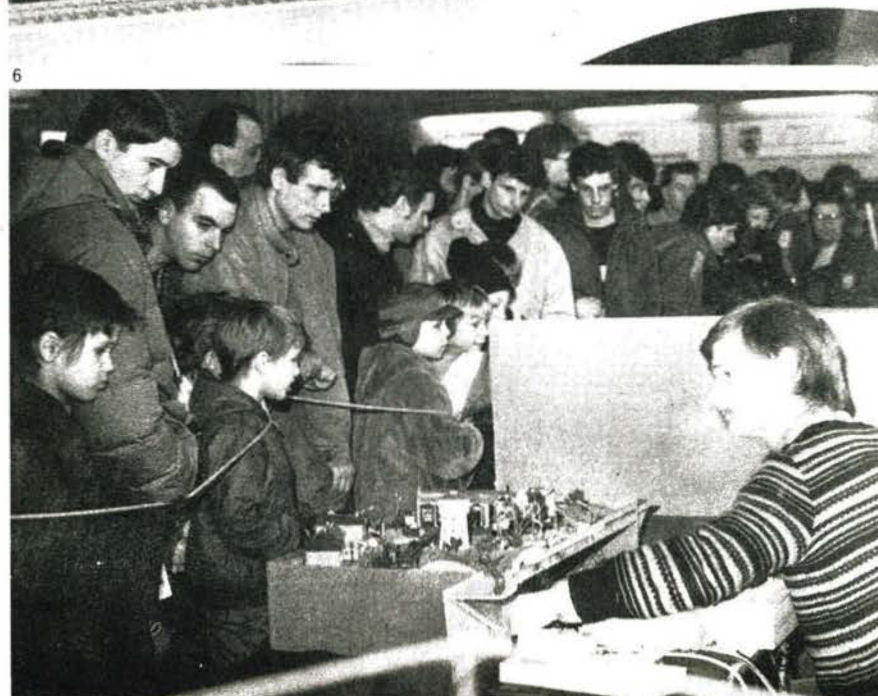
4



5



6



Fortsetzung von Seite 13

bahnwagen. Alle neuen und reparierten Wagen werden auf dieser Strecke erprobt.

Von 1928 bis 1971 nach Liebertwolkwitz

Am 16. Dezember 1928 rückte der erste Zug der Linie 25 aus dem Straßenbahnhof Probstheida nach Liebertwolkwitz aus. Von Probstheida verläuft die Strecke zweigleisig in Seitenlage und auf bahneigenem Gleiskörper bis Meusdorf. Dort befindet sich eine eingleisige Wendeschleife, die 1986 noch mit einem Ausweichgleis ergänzt wurde. Von Meusdorf bis Ortseingang Liebertwolkwitz war die Strecke eingleisig und hatte Ausweichen am Monarchenhügel und an der Gärtnerei. Am Ortseingang schwenkte die Strecke auf die Straßenmitte.

Vor der Gaststätte „Schwarzes Roß" gab es eine weitere Ausweiche, danach folgte fast am Ortsausgang eine doppelgleisige Gleisschleife. Ursprünglich war geplant, an der Gärtnerei einen besonderen Gleiskörper bis zum Bahnhof Liebertwolkwitz und von dort bis zur späteren Endstelle die Strecke zu bauen. Die Reichsbahn fürchtete jedoch den Konkurrenten und versagte den Bau der Strecke. Wie bereits erwähnt, sollte an der Endstelle ein Depot entstehen. Dazu ist es jedoch nie gekommen.

5



5 Noch 1986 waren in Leipzig einige Pullman-Triebwagen im Einsatz. Diese Aufnahme vom 8. März 1986 zeigt den Triebwagen 1458 auf der Linie 28 beim Überqueren der ebenfalls elektrifizierten DR-Strecken in Markkleeberg.

Fotos: Mühr, Sammlung Verfasser (1), K. Leyer, Leipzig (2), W. Schreiner, Leipzig (3 und 4), J. Hoffmann, Leipzig (5)

Ab 1. März 1950 wurde im Berufsverkehr zusätzlich die Linie 25 eingesetzt. Seit dem 1. Oktober 1953 fuhr die Linie 15 ständig nach Liebertwolkwitz, und die 25 erhielt eine andere Linienführung. Ab 1962 gab es sie wieder nach Liebertwolkwitz und wurde danach von der Linie 18 abgelöst. Sieben Jahre später ist die Linie 18 eingestellt worden, und nach Liebertwolkwitz fuhr in der Hauptverkehrszeit die Linie 15 E. Am 28. Juni 1971 wurde der Straßenbahnverkehr zwischen Meusdorf und Liebertwolkwitz eingestellt und die Strecke danach abgebaut. Noch heute sind die Gleise zwischen „Schwarzem Roß" und der ehemaligen Endstelle unter dem Asphalt erkennbar.

Quellenangaben

(1) Von der Pferdebahn zum Gelenkzug, Betriebsgeschichte der LVB, 1966

(2) 100 Jahre Straßenbahn (Nachtrag) Straßenbahn-Magazin Heft 2, Franck'sche Verlagsbuchhandlung, Stuttgart, 1972

(3) Aufzeichnungen des Verfassers

Dreischieniges Straßenbahngleis

Eine bei Straßenbahnen seltene Gleisanlage ist seit Oktober 1986 in Karl-Marx-Stadt anzutreffen: ein Dreischienengleis.
Im Zusammenhang mit dem Zwischenausbau der im Stadtzentrum gelegenen Wilhelm-Pieck-Straße erhielt die Straßenbahn eine neue und 600 Meter lange Trasse. Bis zum Mai 1986 war das schmalspurige Gleispaar außermittig und im öffentlichen Verkehrsraum eingepflastert sowie in Stopfdamm-Oberbauweise verlegt. Dieser Zustand entsprach nicht mehr den Forderungen nach hoher Verkehrssicherheit auf der stark befahrenen Wilhelm-Pieck-Straße.
Jetzt rollt die Straßenbahn auf besonderem Bahnkörper in der Straßenmitte. Gemäß der perspektivischen Verkehrskonzeption werden künftig auch Linien des Regelspurnetzes den sogenannten Zentrumring, bestehend aus der Otto-Grotewohl-Straße, Ernst-Thälmann-Straße



und Wilhelm-Pieck-Straße, befahren. Das trifft derzeit nur für die einzige noch vorhandene Schmalspurlinie 3 zu. Als Richtungssinn gilt heute und künftig die Fahrt im Gegenuhrzeigersinn, so daß ein Gleis genügt. Der neu angelegte Bahnkörper hat aus diesem Grund als erster Streckenabschnitt im Zentrumbereich ein Dreischienengleis erhalten, das aber vorerst nur von der Schmalspurbahn benutzt wird. Auf der Trasse wurde die Querschwellenbauweise mit K-Befestigung auf einen neuen tragfähigen Unterbau in ein Schotterbett verlegt. Die konstruktive Besonderheit bedingte allerdings die Verwendung von Holz- anstelle Betonschwellen. Seit Abschluß der Baumaßnahme ist der Verkehrsablauf flüssiger geworden, und die gegenseitige Behinderung von Straßenbahn- und Straßenverkehr gehört der Vergangenheit an.

Text und Foto: M. Matthes, Karl-Marx-Stadt

Neuer Obus in Erprobung

Nachdem auf der Leipziger Herbstmesse 1986 ein neuer zweiachsiger Obus von Ikarus/GANZ der Öffentlichkeit vorgestellt wurde, ist dieses Fahrzeug



mit der Typenbezeichnung 260 T6 zur Erprobung nach Weimar überführt worden. Mit seiner orangen Lackierung und den weißen Türen und Zierstreifen fällt er im Stadtverkehr von Weimar besonders auf. Im Blickpunkt stehen vor allem die zweiflügligen, großflächig verglasten und durch den Fahrgast zu betätigenden Türen. Der neue Obus ist eine zweckmäßige Ergänzung zum bereits produzierten Gelenkobus (Typ 280T), der auch in Weimar, Potsdam und Eberswalde eingesetzt wird. Das Foto zeigt den Testwagen an der Endhaltestelle Schöndorf.

Text und Foto: C. Blechschmidt, Mühlhausen (14 J.)

Dr. Hans-Jürgen Wächtler (DMV),
Dessau

Eine klappbare N-Heimanlage

An dieser Stelle wurden schon zahlreiche Modelleisenbahnanlagen vorgestellt. Das folgende Beispiel soll einmal mehr verdeutlichen, wie man trotz eingeschränkter Räumlichkeiten eine abwechslungsreich gestaltete Heimanlage realisieren kann. Eine Alternative also, auch in einer Neubauwohnung nicht auf das geliebte Hobby verzichten zu müssen.

Zweifellos hat jede Nenngröße ihre Vor- und Nachteile. Meine Entscheidung fiel auf „N", denn in diesem Maßstab kann man auch bei relativ geringen Anlagendimensionen einen interessanten Fahrbetrieb verwirklichen.

Für mich war folgender Gedanke ausschlaggebend: Meine Anlage sollte sich möglichst harmonisch in die Wohnung integrieren lassen. Oder anders gesagt: Modellbahn in der guten Stube! Dies hatte vor allem psychologische Gründe. Denn die berufsbedingt karge Freizeit, die mir für das Hobby zur Verfügung steht, wollte ich nicht außerhalb des übrigen Familienlebens verbringen. Und ich wollte gleichzeitig mit den anderen Familienmitgliedern im Gespräch bleiben...

Außerdem bestand eine Forderung darin, die Anlage in Minutenfrist auf- und abbauen zu können sowie bei länger ruhendem Fahrbetrieb staubgeschützt aufzubewahren. Last but not least sollte sich die Anlage harmonisch in die Wohnraumeinrichtung einfügen.

Eine Klappanlage

Die Modellbahnanlage ist in einem Wandregal aus Kiefernholz untergebracht, das sich genau in das Außenwandraster einer Neubauwohnung einpaßt. Durch die Breite eines Fensterpfeilers ist damit zugleich die Regal-, d. h. Anlagenbreite determiniert. Abb. 2 zeigt die Anlage im eingeklappten Zustand; offen bleiben nur die Regelböden. Um diesen Anblick immer (auch während der Bau- bzw. Umbauetappen) zu garantieren, ist ein zweifacher Klappmechanismus (Abb. 3) erforderlich. Die benötigten Leichtmetallfüße können in die Sichtblende versenkt werden. Der mittlere Boden ist der eigentliche Träger der Modellbahnanlage und wurde durch ein ganzes System von Holzleisten ausgesteift. Die dort befindlichen Zwischenräume bieten noch ausreichend Platz für die Verdrahtung bzw. elektronische Baugruppen. Als separate Einheit wird das Fahrpult zweckmäßigerweise über Messerleisten angeschlossen. Die Sichtblende ist tapeziert und farblich behandelt worden; mit einem Raumschmuck oder Bild versehen, paßt sie sich unauffällig dem Wohnraum an.

Die Tiefe des Wandregals muß für die Landschaftsgestaltung entsprechend Platz lassen. Im vorliegenden Fall erwiesen sich 260 mm als ausreichend, um eine typische Vorgebirgslandschaft nachzugestalten. Dabei konnte die doppelte Drehachse der Grundplatte geschickt verborgen werden!

Die zum Einsatz vorgesehenen Zuggarnituren sind an exponierter Stelle aufbewahrt: in einem ausgedienten, speziell hergerichteten Schlüsselschrank. Man kann sich also auch bei „Betriebsruhe" an den hinter Glas aufgestellten Modellen erfreuen! Außerdem ist der Zeitgewinn bei einer Inbetriebnahme der Anlage nicht ganz unerheblich. Und man darf gewiß sein, daß viele Besucher von einer solchen Modell-Exposition angetan sind!

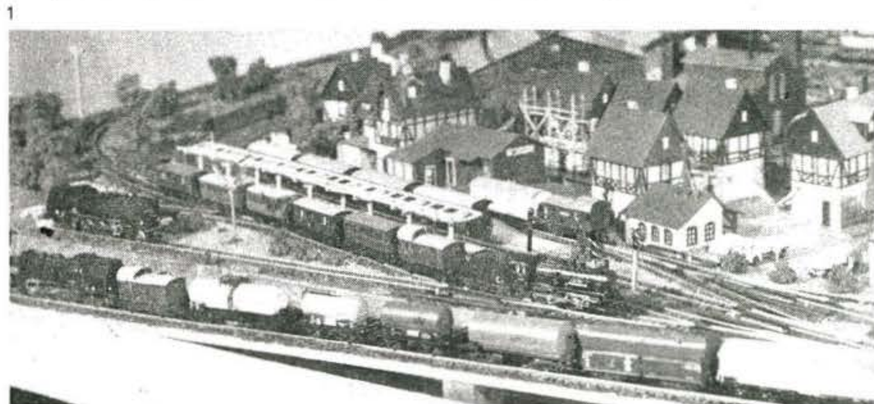
Anlagenmotiv

Das Thema Heimanlage sollte kleinstädtische Motive im Mittelgebirge zeigen. Die Grundidee entstammt dem Gleisplanbuch von G. Fromm (1) und wurde bei einer später vorgenommenen Rekonstruktion durch ein kleines Bahnbetriebswerk erweitert. So hinterläßt die 1,08 m × 1,53 m große Anlage eine kompakte Wirkung (Abb. 4). Sowohl dampfbespannte Züge älterer Bauart als auch moderne Personenwagen bzw. Diesellokomotiven verkehren auf der Anlage. Ein Vorteil sind die langen Fahrstrecken; dabei kann der an der Längsseite befindliche Bahnhof umfahren werden. Der lange Tunnelabschnitt A-A kann später zu einem Schattenbahnhof ausgebaut werden.

Mit dem kleinen Kopfbahnhof „Barthmühle" bieten sich recht abwechslungsreiche Betriebssituationen. Beide Bahnhöfe sind aufgrund ihrer Höhenlage räumlich voneinander getrennt. Die wenigen ebenen Streckenabschnitte unterstreichen außerdem den Gebirgscharakter.

Die Klappanlage ist von drei Seiten zugänglich und gut einzusehen. Das Bahnbetriebswerk mit Drehscheibe und sechsständigem Lokschuppen eigentlicher Blickfang.

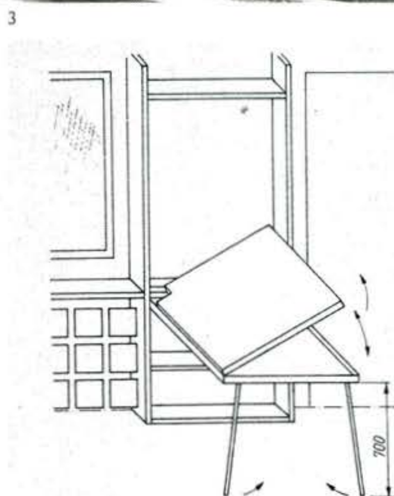
1



2



3



1 Im Bahnhof Rhenshagen herrscht reger Zugverkehr insbesondere mit Maschinen der Baureihen 55 und 65.

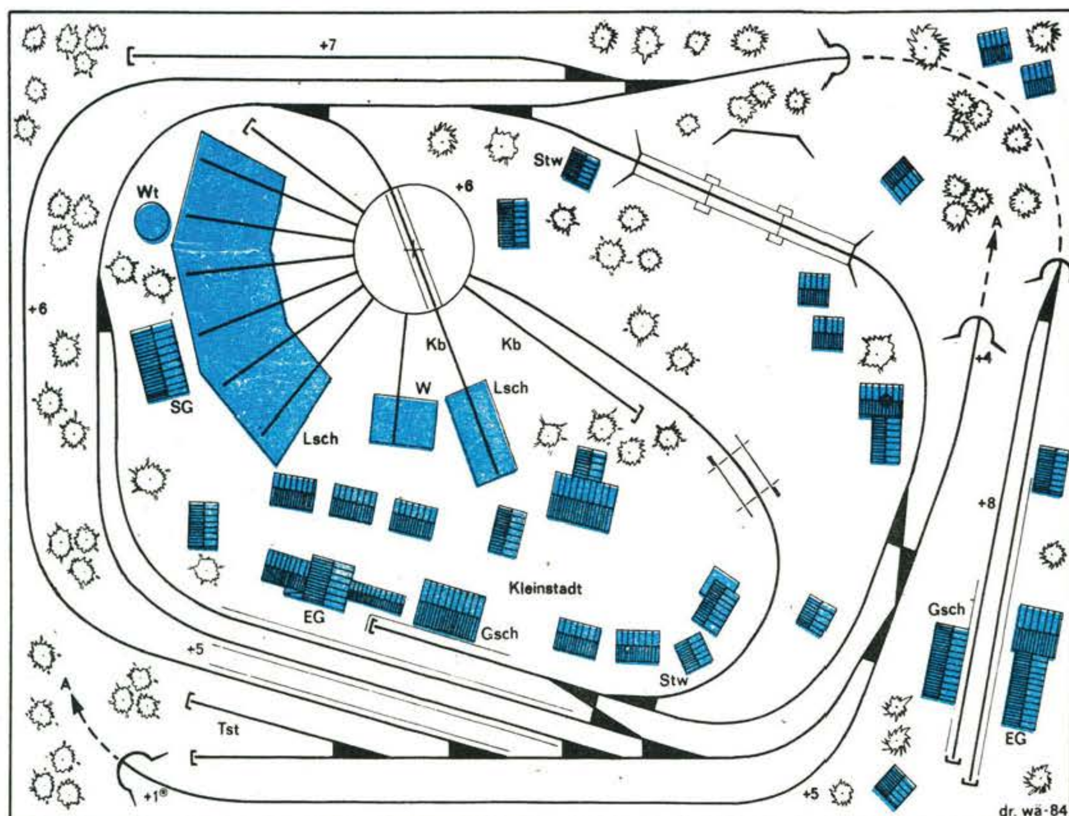
2 Ansicht der N-Heimanlage im eingeklappten Zustand

3 Schema der Klappanlage

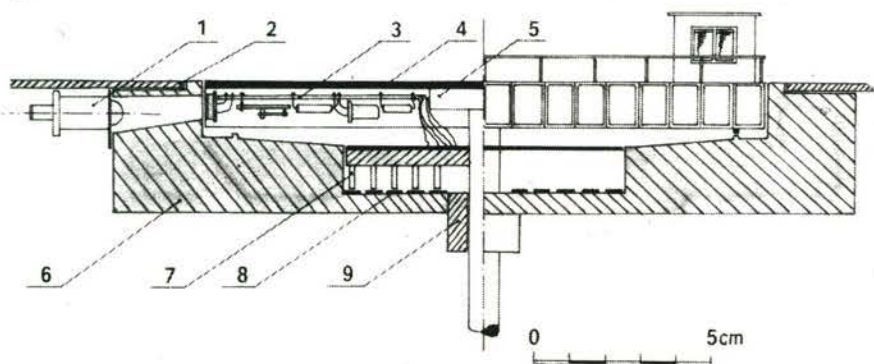
Drehscheibe mit Lichtschrankenregelung

Bauanleitungen für Drehscheiben in den Nenngrößen H0 und TT sind bereits ausführlich vorgestellt worden (2) (3). Dabei gewonnene Erfahrungen lassen sich nicht ganz ohne Probleme auf die noch kleinere Nenngröße übertragen. Im wesentlichen betrifft das den Antrieb und die Elektrik/Elektronik. Der von mir gewählte mechanische Antrieb basiert auf der von G. Hager (2) empfohlenen Konstruktion. Für die Drehscheibengrube wurde Schichtpreßstoff verwendet

4



5



4 Gleisplan der Anlage „Rhenshagen – Bartmühle“
Legende: EG – Empfangsgebäude, Stw – Stellwerk, W – Werkstatt, Wt – Wasserturm, SG – Sozialgebäude, Gsch – Güterschuppen, Lsch – Lokschuppen, Kb – Kohlenbansen, Tst – Tankstelle, Höhenangaben in Zentimetern

5 Schema der im Text beschriebenen Drehscheibe
Legende: 1 – Glühlampe, 2 – Sperrholzplatte, 3 – Leiterplatte, 4 – Gleisträger, 5 – Achse der Drehbühne, 6 – Drehscheibengrube, 7 – Kontaktfedern, 8 – Leiterbahnen, 9 – Lager für Drehscheibenachse

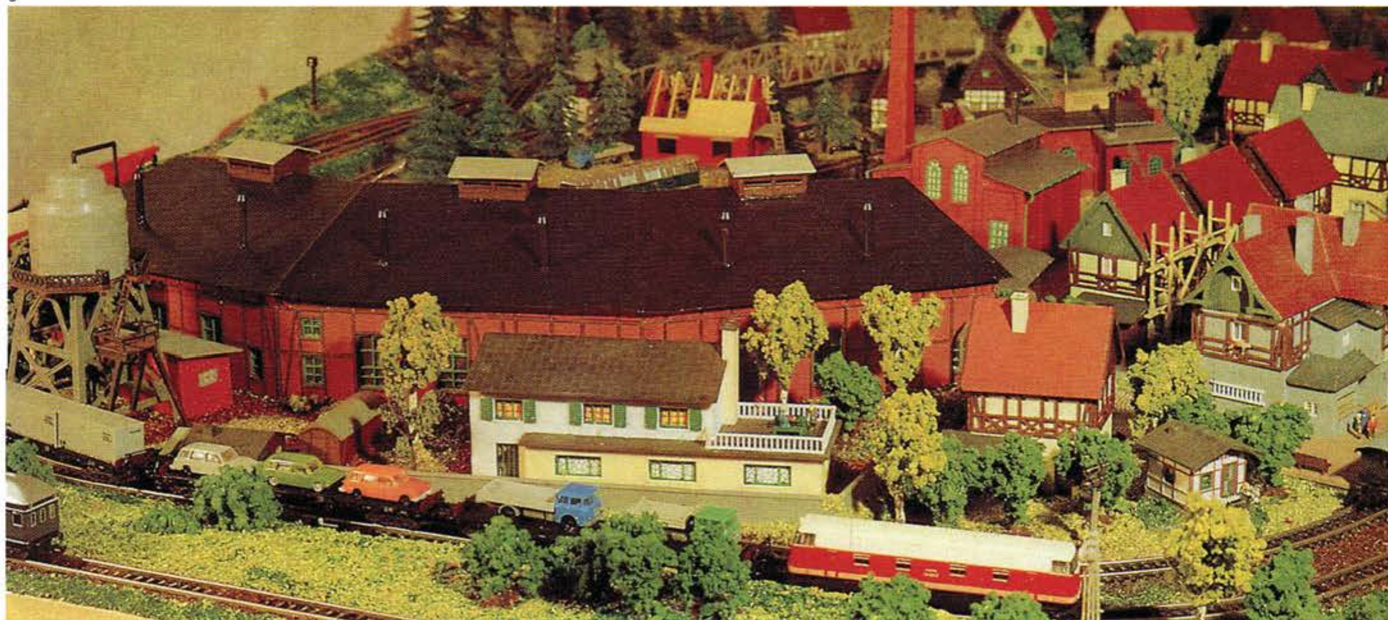
6 bis 9 Anlagen-Impressionen. Sowohl die Diesel- als auch Dampftraktion werden hier eingesetzt, wobei die 55er der ganze Stolz des Bahnbetriebswerkes ist. Nicht zu übersehen ist aber auch, daß die Anlage in der Gestaltung der Details (Gleiskörper, Straßen usw.) noch viele Veränderungen erhalten muß.

Fotos und Zeichnungen: Verfasser

(gedreht). Als Lager für den Königsstuhl dient eine eingepreßte Muffe. Der Drehscheibenantrieb befindet sich unter der Grube.
Eine elektromechanische Verriegelung schied von vornherein aus; hierfür empfiehlt sich nach bisherigen Erfahrungen eine Lichtschranke als Antriebsregelung. Der vom VEB Halbleiterwerk Frankfurt (O.) angebotene Elektronikbausatz „Lichtschranke-Baustein“ hat eine dafür ausreichende Empfindlichkeit. Der einzige Nachteil besteht nur darin, daß die Leiterplatte nicht in den lichten Raum der „N-Blechträgerbrücke mit Gleis“ (VEB Plasticart Plauen) paßt, sich aber eine 26-Meter-Drehscheibe sehr gut aus zwei derartigen Blechträgerbrücken bauen läßt.
Aus diesem Grund muß die Leiterplatte der Lichtschranke auf das Grundmaß 55 mm × 30 mm umgezeichnet und das Relais zum Schalten des Drehbühnenantriebes unter die Grube verlegt werden. Der am Ende der Leiterplatte montierte Fotowiderstand ist durch eine Schlitzblende abzudekken, um die notwendige Einstellgenauigkeit zu gewährleisten. In den Grundkörper der Drehscheibengrube müssen unter jedem Gleis maximal ein Millimeter breite Lichtschächte eingesägt werden, die nach außen in ca. 6 mm starke Bohrungen zur Aufnahme der Orientierungslampen münden (Abb. 5). Die entsprechende Lampe unter dem Zielgleis sowie die Fahrspannung des entsprechenden Gleisabschnittes sind über einen Mehrebenenschalter einzuschalten. Der 12-Volt-Motor dreht die Bühne über ein stark untersetztes Getriebe solange, bis das gewünschte Gleis gefunden ist und der Fotowiderstand voll beleuchtet wird. Sollte die Toleranz beim Einschwenken der Drehbühne zu groß sein, sind die Austritte der Lichtschächte mit schwarzem Papier abzudecken.
Das eigentliche Hauptproblem bei der Justierung der Lichtschranke ist das Erreichen einer vergleichbaren Lichtintensität in allen Lichtschächten, die durch asymmetrisch sitzende Glühlampenwendel erschwert wird. Ein Ausweg bestünde in der Verwendung von Lichtleitkabel und einer Lichtquelle.

Quellenangaben
(1) G. Fromm: 100 Gleispläne, H0, TT, N. – transpress, VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1970, S. 64
(2) G. Hager: Erfahrungen beim Bau einer Drehscheibe. – „modelleisenbahner“, Berlin, 32 (1983) 11, S. 17ff.
(3) F. Hornbogen; H. Kohlberg: Modelle – selbst gebaut. – transpress, VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1974, S. 89ff.

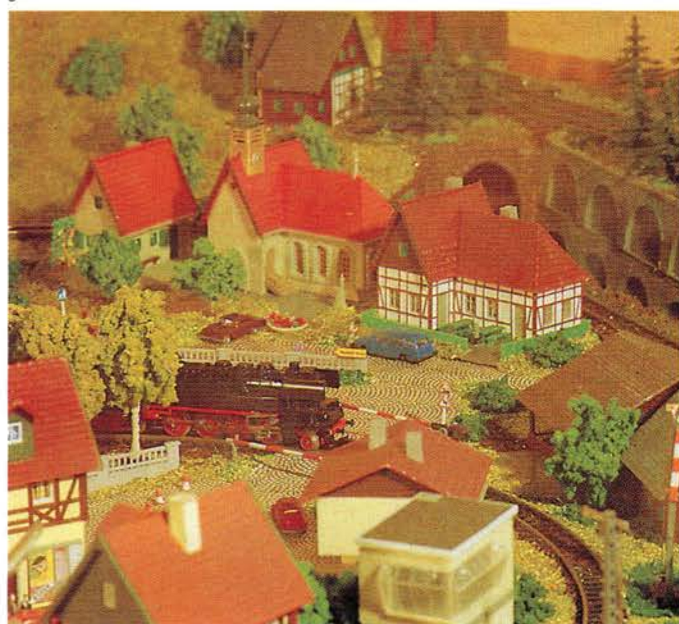
6



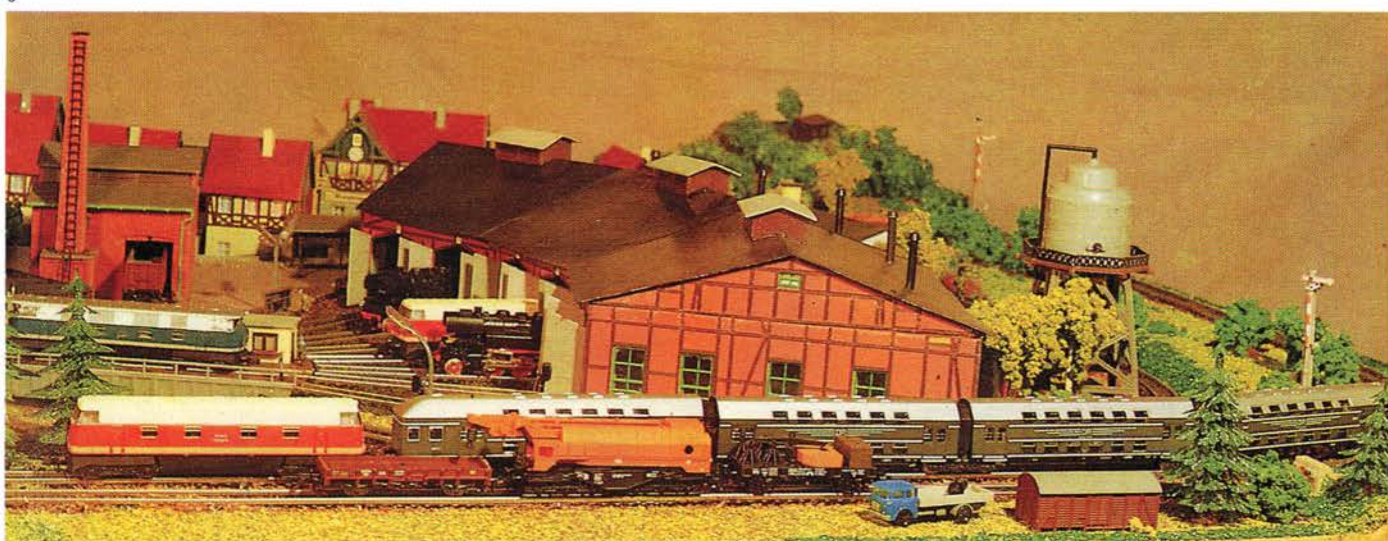
7



8



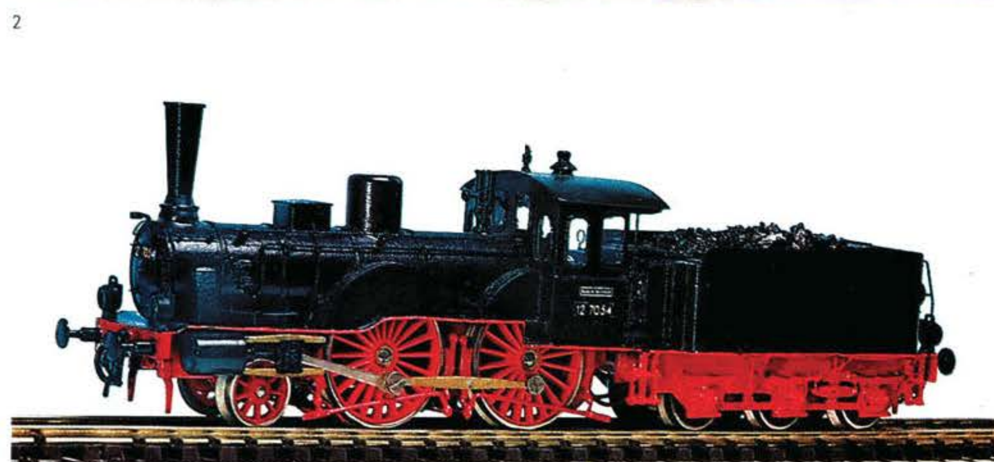
9



1



2



3



4



Wie im Heft 2/1987 angekündigt, stellen wir heute einige weitere Modelle vor, die unseren Verband Ende 1986 in Budapest vertraten:

1 Dieses H0-Modell der Baureihe 22 wurde von Winfried Liebschner gebaut und erzielte in der Kategorie A2 83,7 Punkte.
2 Mit der 12 7054 erinnerte Wolfgang Thierbach an die Leistungen preußischer Lokomotivbauer. Für dieses gelungene H0-Modell vergab die Jury in der Kategorie A1 82,3 Punkte.
3 Günther Bucher baute ein H0-Modell der Baureihe 36^9, der einstigen sächsischen Gattung VIIIV2, und errang damit in der Kategorie A1 79,3 Punkte.
4 Mit der 52 1415 des Modellbahnfreundes Christian Deininger belegte ein weiteres H0-Modell in der Kategorie A2 (86,7 Punkte) eine gute Plazierung.

Fotos: Albrecht, Oschak

Aufruf zum XXXIV. Internationalen Modellbahn-Wettbewerb 1987

Mit dem XXXIV. Internationalen Modellbahn-Wettbewerb soll ein würdiger Rahmen für den Anfang September 1987 in Erfurt stattfindenden 34. MOROP-Kongreß geschaffen werden. Deshalb sind alle Modelleisenbahner Europas aufgerufen, sich mit den Ergebnissen ihrer Modellbautätigkeit an diesem Leistungsvergleich zu beteiligen. Damit sollen gleichzeitig die Freundschaft und Zusammenarbeit untereinander weiter entwickelt und gefestigt werden.
Die Austragung des Wettbewerbes erfolgt in der Zeit vom 2. bis 4. September 1987 in Erfurt. Vom 5. bis 13. September 1987 werden alle Wettbewerbsbeiträge in einer repräsentativen Ausstellung im „Klubhaus der Energiearbeiter" in Erfurt der Öffentlichkeit vorgestellt.

1. Teilnahmeberechtigung
Zur Teilnahme am XXXIV. Internationalen Modellbahnwettbewerb sind alle Modelleisenbahner als Einzelpersonen sowie sämtliche Modellbahnklubs, -zirkel und -arbeitsgemeinschaften als Kollektive aus den europäischen Ländern berechtigt. Die Angehörigen der internationalen Jury sind jedoch von der Teilnahme ausgeschlossen.

2. Wettbewerbsgruppen
Es werden folgende Gruppen für die Wettbewerbsmodelle gebildet:

A Triebfahrzeuge
A 1 Eigenbau – Es dürfen nur Motore, Radsätze, Stromabnehmer, Zahnräder, Puffer und Kupplungen handelsüblicher Art verwendet werden.
A 2 Umbauten – Verwendung handelsüblicher Teile unter der Bedingung, daß daraus ein anderer Fahrzeugtyp entsteht
A 3 Frisuren – modellmäßige Verbesserung eines Industriemodells unter Beibehaltung des Fahrzeugtyps

B Sonstige schienengebundene Fahrzeuge
B 1 Eigenbauten – Es dürfen nur Radsätze, Puffer und Kupplungen handelsüblicher Art verwendet werden.
B 2 Umbauten – Verwendung handelsüblicher Teile unter der Bedingung, daß daraus ein anderer Fahrzeugtyp entsteht
B 3 Frisuren – modellmäßige Verbesserung eines Industriemodells unter Beibehaltung des Fahrzeugtyps

C Verkehrstypische Hoch- und Kunstbauten des schienengebundenen Verkehrs

D Funktionsfähige eisenbahntechnische Betriebsmodelle des schienengebundenen Verkehrs

E Vitrinenmodelle

F Dioramen des schienengebundenen Verkehrs

3. Bewertung
Die Bewertung der Modelle erfolgt durch eine internationale Jury auf der Grundlage der vereinbarten Wettbewerbstabellen. Sie setzt sich aus je zwei Vertretern der ČSSR, der DDR, der Volksrepublik Polen und der Ungarischen Volksrepublik zusammen.
Sämtliche Entscheidungen der Jury sind endgültig. Der Rechtsweg bleibt ausgeschlossen. Die Beratungen der Jury finden unter Ausschluß der Öffentlichkeit statt. Die eingesandten Wettbewerbsmodelle werden in den oben genannten Gruppen und in den nach NEM bestätigten Nenngrößen bewertet.

4. Einsendung der Modelle
Die Wettbewerbsmodelle sind zu senden an den
Deutschen Modelleisenbahn-Verband der DDR
Bezirksvorstand Erfurt
Postschließfach 725
Erfurt
5010.

Als letzter Einsendetermin gilt der 20. August 1987. Jedes Modell ist mit folgenden Angaben zu versehen:
Name, Vorname
Anschrift
Alter (Geburtsjahr)
Modellbezeichnung
Wettbewerbsgruppe (gemäß 2.)
Angaben zur Bedienung des Modells, soweit hierfür besondere Erklärungen notwendig sind.
Alle Modelle müssen gut verpackt sein, und die Größe eines gewöhnlichen Postpaketes bzw. einer Expreßgutsendung soll dabei nicht überschritten werden. Das Porto für die Einsendung zahlt der Einsender. Das Rückporto wird durch den Veranstalter übernommen. Alle Einsendungen sind gegen Schäden und Verlust auf dem Gebiet der DDR vom Zeitpunkt der Übernahme bis zur Rückgabe versichert.

5. Weitere Teilnahmebedingungen
Um der Jury die Möglichkeit zu geben, die Modelltreue zu bewerten, sind den Modellen der Gruppen A und B Unterlagen vom Teilnehmer beizufügen, aus denen die Grundmaße der Hauptausführung und des Modells (umgerechnet je nach Nenngröße) in mm einwandfrei hervorgehen. Diese Grundmaße sind: Länge über Puffer, Höhe über SO, Breite und Raddurchmesser. Fehlen diese Angaben, kann eine Teilnahme am Wettbewerb versagt werden. Bei Modellen der anderen Gruppen sind nach Möglichkeit Zeichnungen, Fotos und dergleichen beizufügen. Wird vom Einsender die Angabe der Bewertungsgruppe nicht vorgenommen, so erfolgt die Einordnung durch die Jury. Unrichtig angegebene Einordnungen werden durch die Jury korrigiert. Jedes eingesandte Modell darf nur in einer Gruppe bewertet werden.
Die Jurymitglieder, mit Ausnahme des Vorsitzenden, bewerten nach Punkten und nehmen zusätzlich eine Reihung der Modelle (Platzziffer) vor. Das arithmetische Mittel der Punkte und die Summe der Platzziffern aller Jurymitglieder bilden die Gesamtwertung des Modells. Bei Gleichheit der Punkte und der Platzziffern entscheidet die Majorität der besseren Plätze.
Die Bewertung der Modelle erfolgt grundsätzlich unter Beachtung der vom MOROP bestätigten NEM. In den Gruppen A und B darf nur im Interesse der vollständigen Modelltreue davon abgewichen werden. Die zum Wettbewerb eingesandten Modelle der Gruppen A bis D sollen eine Farbgebung aufweisen, die dem Betriebszustand oder der fabrikneuen Farbgebung entspricht. Modelle mit eigenem Antrieb müssen eine gute Reguliermöglichkeit im unteren Normspannungsbereich aufweisen. Durch den Einsender ist unbedingt anzugeben, welchen Mindestradius sein Modell befahren kann.

Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR
Präsidium

Hinweis:
Die Teilnehmer aus der DDR beachten bitte die Informationen in Heft 4/87 des „modelleisenbahners".

Karlheinz Brust (DMV), Dresden, und
Bernd-Wolfgang Zweig (DMV), Oschatz

Das gute Beispiel

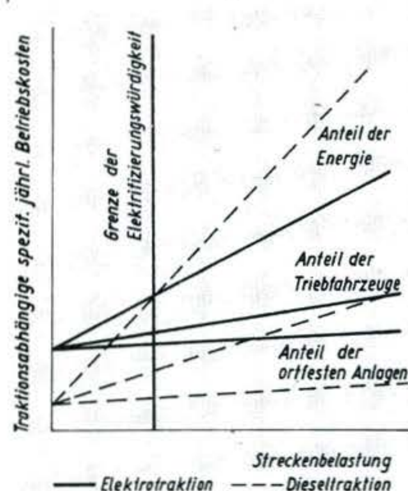
Der elektrische Zugbetrieb

Vom Streckennetz der Deutschen Reichsbahn waren bis zum letzten Fahrplanwechsel (am 31. Mai 1986) 2 336,8 Kilometer mit Einphasenwechselstrom elektrifiziert. Die Direktive zum XI. Parteitag der SED sieht bis 1990 bekanntlich die Elektrifizierung von weiteren 1 500 Kilometern vor. Damit entwickelt sich die elektrische Traktion mehr und mehr zur bestimmenden Traktionsart bei der Deutschen Reichsbahn.
Natürlich haben auch immer mehr Modelleisenbahner die Chance, den elektrischen Zugbetrieb sozusagen vor ihrer Haustür beobachten zu können.
Obwohl der elektrische Zugbetrieb ja dem Modellbahnbetrieb vom physikalischen Sachverhalt her am nächsten kommt, sind auf einer Modelleisenbahnanlage eine Reihe Besonderheiten zu beachten. Darauf soll im einzelnen näher eingegangen werden. Sämtliche Informationen über die Deutsche Reichsbahn beziehen sich vorwiegend auf die Zeit nach 1945. Will man einen anderen Modell-Zeitraum darstellen, so sind entsprechende Abweichungen zu berücksichtigen.

Grundlegendes – die Motivwahl
Wie alle Details, müssen auch die Anlagen der elektrischen Zugförderung und die elektrischen Triebfahrzeuge zum Motiv der Anlage passen. Bei Modelleisenbahnanlagen mit konkretem Vorbild ist die Elektrifizierung der Vorbildstrecke zum dargestellten Zeitpunkt Voraussetzung; bei Modelleisenbahnanlagen ohne konkrete Vorbilder sollte jedoch folgender Zusammenhang beachtet werden:
– Die Investitionskosten für ortsfeste Anlagen bzw. Triebfahrzeuge unterscheiden sich bei der Diesel- und Elektrotraktion. Sie sind abhängig von der Streckenbelastung. Unter Streckenbelastung versteht man die gesamte Masse, die auf einer Strecke in beiden Richtungen während eines bestimmten Zeitabschnittes befördert wird. Bei schwächer belasteten Strecken hat die Elektrotraktion höhere Investitionskosten, weil Elektroenergieerzeugungs- und -verteilungsanlagen (einschließlich der Fahrleitung) zu errichten sind – nahezu unabhängig von der Streckenbelastung.
– Maßgebend für den Vergleich der verschiedenen Zugförderungsarten sind jedoch nicht allein die Investitionskosten, sondern die traktionsabhängigen jährlichen spezifischen Betriebskosten. Diese ergeben sich aus:
1. Abschreibungen, Produktionsfondsabgaben und Instandhaltungskosten für ortsfeste Anlagen
2. Abschreibungen, Produktionsfondsabgaben und Instandhaltungskosten für die Triebfahrzeuge sowie
3. Energiekosten (Abb. 1).
Die geringsten volkswirtschaftlichen Aufwendungen entstehen auf niedrig belasteten Strecken bei der Dieseltraktion. Liegt die Streckenbelastung über der Grenze der Elektrifizierungswürdigkeit, erweist sich die Elektrotraktion als das volkswirtschaftlich günstigste Traktionsmittel. Diese Grenze der Elektrifizierungswürdigkeit liegt gegenwärtig bei einer Streckenbelastung von jährlich etwa zehn Millionen Tonnen (4); das entspricht einer täglichen Streckenbelastung von 27 000 t (≙ 27 500-Tonnen-Züge in jeder Richtung).
Aus diesem Sachverhalt resultiert die ökonomische Notwendigkeit, bei der DR in der Regel nur hochbelastete Strecken, d. h.
(zweigleisige) Hauptbahnen
zu elektrifizieren.
Damit kommen für die Darstellung im Modell in erster Linie Gemeinschafts- oder größere Heimanlagen mit dem Motiv einer (zweigleisigen) Hauptbahn in Betracht.
Nun gibt es im Streckennetz der DR aber auch (kurze) Strecken, deren Streckenbelastung als ökonomisches Kriterium für eine Elektrifizierung in den Hintergrund tritt. Hier sind solche Kriterien entscheidend wie:
– optimaler Umlauf der elektrischen Triebfahrzeuge
– elektrischer Umleitungsverkehr bei Störungen
– Beschleunigung des Zugverkehrs durch Vermeidung von Umspannaufenthalten
– Steilstreckenbetrieb.
Man bezeichnet solche Strecken auch als
Ergänzungsstrecken;
sie können die Funktion einer Verbindungs- oder Anschlußstrecke erfüllen.
Verbindungsstrecken
Zwischen zwei bestehenden elektrifizierten Strecken wird eine schwächer belastete Verbindungsstrecke elektrifiziert, die die o. g. Kriterien für Ergänzungsstrecken erfüllt. Sie kann als Haupt- oder Nebenbahn betrieben werden.
Beispiele:
– Glauchau-Schönbörnchen – Gößnitz (eingleisige Hauptbahn)
– Priemerburg – Plaaz (eingleisige Nebenbahn).



1



Anschlußstrecken
Anschlußstrecken dienen dem einseitigen Anschluß besonders wichtiger Bahnhöfe an das elektrifizierte Streckennetz.
So werden z. B. bestimmte Vorortbahnhöfe an das SV-Bahnsystem einer Großstadt oder bestimmte Industriebetriebe bzw. -zentren an das elektrifizierte Streckennetz angeschlossen. Sie können ebenfalls als Haupt- oder Nebenbahnen fungieren.
Beispiele:
– Halle-Nietleben – Halle-Dölau (eingleisige Nebenbahn, Anschluß an SV-Bahnsystem)
– Coswig Abzweig B – Meißen Triebischtal (zwei- bzw. eingleisige Haupt-

bahn; Anschluß an SV-Bahnsystem)
– Merseburg Süd – Mücheln (Geiseltal), (eingleisige Nebenbahn, Anschluß Industriezentrum)
Ergänzungsstrecken können Modelleisenbahnern mit mittlerer bzw. kleiner Heimanlage die Möglichkeit der weitestgehend vorbildgetreuen Darstellung bieten.

Vor- und Nachteile
Will man eine Modelleisenbahnanlage planen, projektieren und bauen, so ist vorher zu entscheiden, ob der elektrische Zugbetrieb dargestellt werden soll. Und hier sind die Vor- bzw. Nachteile genau abzuwägen. Folgende Kriterien könnten dabei eine Rolle spielen.

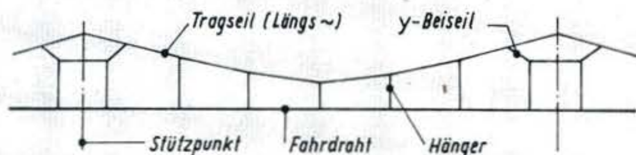
Vorteile:
– Ein abwechslungsreicherer Triebfahrzeugeinsatz.
– Eine zusätzliche Fahrleitung steht für die Energieübertragung zur Verfügung, dadurch ist mit einfachen Mitteln die getrennte Steuerung von zwei Triebfahrzeugen auf einem Gleis möglich; ein elektrisches Triebfahrzeug kann fahrleitungsabhängig und das andere Triebfahrzeug fahrleitungsunabhängig (Dampf-, Diesel- bzw. elektrisches Triebfahrzeug ohne Verbindung zur Fahrleitung) sein.
– Besonders reizvoll ist der Fahrleitungsbetrieb; er zählt zweifellos zu den Raffinessen!

Nachteile:
– Hoher finanzieller und zeitlicher Aufwand für den Bau einer Fahrleitungsanlage
– bei transportablen und mehrteiligen Anlagen komplizierterer Übergang von einem Anlagenteil zum anderen und
– erschwerte Zugänglichkeit zu den Gleisanlagen.

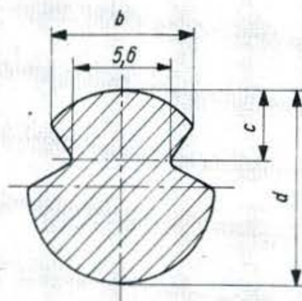
Fahrleitungsanlage
Eine Fahrleitungsanlage auf der Modelleisenbahnanlage zwingt gegenüber dem Vorbild zu gewissen Kompromissen. Dabei hängt es im wesentlichen von den Möglichkeiten und Fähigkeiten des Modellbahners ab, wie groß bzw. zahlreich solche Kompromisse sind.
Die nachfolgenden Ausführungen sollen kein „Rezept", sondern nur Empfehlungen sein, die deutlich vom Vorbild ausgehen. Dabei ist ausschließlich von Beispielen für die Nenngrößen H0 und TT die Rede.

Das Längskettenwerk
Das Längskettenwerk besteht aus Fahrdraht, Längstragseil und mehreren Hängern (Abb. 2). Weiterhin kann es – je nach Bauweise – mit oder ohne y-Beiseil ausgerüstet sein.

2



3



1 Diagramm Abhängigkeit der volkswirtschaftlichen Aufwendungen für die Zugförderung von der jeweiligen Streckenbelastung

2 Schematische Darstellung eines Längskettenwerkes

3 Fahrdraht Ri 80

Foto: I. Migura, Berlin; Zeichnungen: Verfasser

Fahrdraht
Die Deutsche Reichsbahn verwendet ausschließlich einen Kupfer-Rillen-Fahrdraht aus Elektrolytkupfer mit einem Querschnitt von 80 mm² bzw. 100 mm² im Neuzustand.
Die Bezeichnung eines **Ri**llen-Fahrdrahtes mit 100 mm² (80 mm²) Nennquerschnitt lautet: „Ri 100 (Ri 80)". Abb. 3 zeigt den Querschnitt des Fahrdrahtes mit seinen Abmessungen. Der Fahrdraht Ri 80 wird für nicht durchgehende Hauptgleise der Bahnhöfe und Nebengleise verwendet. Für die Strecken- und durchgehenden Hauptgleise der Bahnhöfe werden ausschließlich Fahrdrähte der Bauart Ri 100 verwendet (vgl. Tabelle 1).

Seile
In der Fahrleitungsanlage kommen fast ausschließlich flexible Seile für Trag- und Abspannkonstruktionen zum Einsatz. Die wichtigsten geometrischen Abmessungen und die Hauptanwendungsbereiche einiger im Fahrleitungsbau verwendeten Seile sind der Tabelle 2 zu entnehmen.
Um die Richtwerte von Fahrdraht- (s. Abb. 3) und Seildurchmesser zu ermitteln, diente eine Modellfahrleitung als Grundlage, bei der der Fahrdraht zusammen mit Längstragseil und Hängern ein statisches System bildete.
Man kann durch Nachspannen des Fahrdrahtes bzw. des Tragseils im Modell allerdings auch geringere Drahtstärken verwenden. Nur sind solche Modellfahrleitungen weitaus komplizierter zu realisieren.
Das im Handel für Seile und Fahrdraht angebotene Industriematerial hat einen einheitlichen Durchmesser von 0,8 mm (Nenngröße H0) bzw. 0,6 mm (Nenngröße TT).

Tabelle 1 (Abmessungen in Millimetern)

	Abmessungen des Vorbildes b	c	d	d* 1:87	d* 1:120	Abmessung H0	TT
Ri 80	8,0	3,8	10,6	0,12	0,09	0,7	0,6
Ri 100	8,6	4,0	12,0	0,14	0,10	0,7...0,8	0,7

* **Anmerkung:** Angaben mit dem Maßstab 1:87 bzw. 1:120 stellen die (gerundeten) mathematischen Umrechnungswerte dar; Angaben der Nenngrößen H0 bzw. TT stellen Richtwerte für den Nachbau dar.

Tabelle 2:
Seile der Fahrleitungsanlage der DR (Auszug); (Maße in Millimetern)

Hauptanwendung	Querschnitt	Durchmesser	Einzeldrähte	Werkstoff
Längstragseil, Beiseil, Quertragseil, Richtseil	50	9,0	7	Bz II*
Hänger	10	4,7	49	Bz II
y-Beiseil	25	6,3	7	Bz II
Quertragseil, Richtseil	70 95	10,5 12,5	19 19	Bz II Bz II
Quertragseil	120	14,0	19	Bz II
Schalterquer- und Anschlußleitungen	95	12,5	19	E-Co 99,9
Stromverbinder, Schalteranschlußleitung	95	14,5	259	Kupfer
Radspannerseil	40 50,4	10 10	114 100	Stahl Stahl
Bahnenergieleitung	185/32 Al St	19,2	26/7 Al St	Stahl Aluminium

* Bz = Bronze

Tabelle 3 (Maße in Millimetern)

	H0	TT
Längstragseil	0,6	0,5
Hänger	0,5	0,4
y-Beiseil	0,5	0,4
Richtseil	0,7...1,0[1]	0,6...0,8[1]
Quertragseil	0,6...1,0[2]	0,5...0,8[2]

[1] Abhängig von der Querspannweite (Anzahl der Gleise)
[2] wie [1] und von der Anzahl der Quertragseile

Einsendungen für Veröffentlichungen auf dieser Seite sind mit Ausnahme der Anzeigen „Wer hat – wer braucht?" von den Arbeitsgemeinschaften grundsätzlich über die zuständigen Bezirksvorstände zwei Monate vor Erscheinen des jeweiligen Heftes an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, Simon-Dach-Straße 10, Berlin, 1035, zu schicken. Anzeigen zu „Wer hat – wer braucht?" bitte direkt zum Generalsekretariat schicken. Hinweise im Heft 1/1987 beachten.

Arbeitsgemeinschaften

Gründungen von AG in:
Grünhain: 9437
Vors.: Heiko Ernst, Karl-Marx-Straße 30

Dresden, 8021
Vors.: Günther Rüger, Reichenhaller Str. 9

Arbeitsgemeinschaft 3/7 – Dresden, 8010
Anläßlich des Internationalen Demkmaltages führt die AG 3/7, Arbeitsgruppe „Historische Feldbahn Dresden – Technisches Denkmal" am 18. April 1987 (Ostersonnabend) einen Tag der offenen Tür durch. Die Ausstellung ist geöffnet von 10 bis 18 Uhr und befindet sich in Dresden-Klotzsche, 8080, auf der Stralsunder Straße (gegenüber dem Postamt). Es werden u. a. gezeigt: 17 Feldbahnlokomotiven, Loren, Spezialfahrzeuge und Zubehör. Betriebsfähige Feldbahnloks werden vorgeführt.

Ausstellung

Berlin
Die im Heft 12/86 angekündigte 9. Berliner Modelleisenbahn-Ausstellung findet vom 18. bis 29. September 1987 im Ausstellungszentrum am Fernsehturm statt.

Tauschmarkt

Bezirksvorstand Magdeburg
Am 12. April 1987 von 10 bis 14 Uhr im Karl-Marx-Saal des Magdeburger Hauptbahnhofs. Eintrittspreis: Erwachsene 1,– M, Kinder 0,50 M. Tischbestellungen (Gebühr 2,– M) sind unter Angabe der Arbeitsgemeinschaft und Mitgliedsbuchnummer des DMV bis zum 20. März 1987 zu richten an: Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR, Bezirksvorstand Magdeburg, Karl-Marx-Straße 250, Magdeburg, 3010. Bei AG-Sammelbestellungen sind alle Teilnehmer namentlich aufzuführen.

Sonderfahrten

Bezirksvorstand Berlin
Sonderfahrten am 9. und 10. Mai 1987 von Berlin-Lichtenberg über Fürstenwalde (Spree) – Beeskow – Lübben – Königs Wusterhausen nach Berlin-Lichtenberg mit Lok 52 6666 und 52.80 sowie dem Traditions-Personenzug.

Abfahrt Berlin-Lichtenberg voraussichtlich 7.50 Uhr, Ankunft 17.00 Uhr. Teilnehmerpreis: 38,40 M; Kinder 20,45 M (6–10 Jahre); DMV-Mitglieder 31,– M jeweils einschließlich Mittagsessen und Programmheft. Teilnahme von Kindern nur in Begleitung der Eltern. Es sind keine weiteren Ermäßigungen möglich, Freifahrtscheine haben keine Gültigkeit.
Kaltverpflegung und Getränke im Zug gegen Bezahlung.

Bestellungen **nur mittels Postanweisung bis zum 15. April 1987** unter Angabe der gewünschten Teilnehmerkarten (Erwachsene/Kinder/DMV-Mitglieder) sowie des gewünschten Fahrttermins (ggf. angeben, ob Ausweichtermin möglich) an: Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR, Bezirksvorstand Berlin, Wilhelm-Pieck-Straße 142, Berlin, 1054. Anmeldungen von DMV-Mitgliedern als AG-Sammelbestellung.
Die Teilnehmerkarten werden bis Ende April 1987 per Post zugeschickt. Reklamationen über nicht erhaltene Teilnehmerkarten bzw. unvollständige Zusendung sind bis 5. Mai 1987 schriftlich an Bestelladresse oder vor Fahrtantritt dem Fahrtleiter bekanntzugeben. Spätere Reklamationen werden nicht anerkannt. Ausländische Interessenten haben die Möglichkeit, über das Reisebüro der DDR, Generaldirektion Berlin, an dieser Fahrt teilzunehmen.

Bezirksvorstand Halle
Aus Anlaß des Jubiläums „100 Jahre Strecke Leipzig – Geithain" verkehren am Sonnabend, dem 2. Mai 1987, folgende DMV-Sonderzüge: Von Leipzig nach Geithain und zurück.
Fahrt 1: Leipzig Hbf ab ca. 8.15 Uhr; Leipzig Hbf an ca. 15.30 Uhr. Fahrt 2: Leipzig Hbf ab ca. 9.00 Uhr; Leipzig Hbf an ca. 16.15 Uhr.
Geplanter Lokeinsatz: 23 1113, 38 205, 38 1182
Bei jeder Fahrt erleben alle Teilnehmer sämtliche eingesetzten Fahrzeuge. Deshalb grundsätzlich keine Berücksichtigung von Wünschen nach einer bestimmten Fahrt.
Fahrpreise Erwachsene: 29,00 M; Vorzugspreis für DMV-Mitglieder (AG- u. Mitgl.-Nr. angeben): 23,00 M; Kinder bis 10 Jahre: 15,50 M.
Im Fahrpreis sind inbegriffen: Jubiläumsbroschüre, Imbißbeutel, Eintritt für Modelleisenbahn- und Jubiläumsausstellung in Bad Lausick, Kulturelle Umrahmung, Fotoerlaubnis.

Teilnahmemeldungen nur per Postanweisung bis 15. April 1987 an: DMV-BV Halle, Kommission Eisenbahnfreunde, PSF 8, Mölkau, 7126. Interessenten aus dem Ausland wenden sich an die Generaldirektion des Reisebüros der DDR, PSF 77, Berlin, 1026. Die Deutsche Reichsbahn plant auf o. g. Strecke am 2. Mai 1987 die Bespannung weiterer Regelzüge mit Dampflokomotiven, die vom 3. bis 8. Mai 1987 bei den Zügen P 9767/P 9768 fortgesetzt wird.

Wer hat – wer braucht?

Biete: H0, BR 50; 66; 80 (einf. Steu.) „Deutsche Eisenbahnen 1835–1985"; „Als die Züge fahren lernten"; „Eisenbahn-Jahrbuch 1983–1985"; „Güterwagen". Suche: H0, BR 42; 58; 84; „Dampflokomotiven BR 01-96 u. 97-99"; „Lokomotiven der alten deutschen Staats- u. Privatbahnen"; „Dampflokomotiven der DR"; „Deutsche Dampflokomotiven gestern und heute"; „Unvergessene Dampflokomotiven" „Eisenbahnen in Mecklenburg" „Harzquer- u. Brockenbahn/Südharzeisenbahn". Horst Wilde, Friedrich-List-Str. 37, Erfurt, 5085

Biete: „Die Dampflokomotive". Suche: „modelleisenbahner" 11/1968 u. Jahrg. 1952 bis 1961 außer 1954; auch einzelne Hefte. Jürgen Krüger, Kötzschenbrodaer Str. 42, Fach 68-03, Dresden, 8030

Biete: rollendes Material in $H0_m$ und $H0_e$. Suche: rollendes Material u. Zubehör in II_m. Hans-Dieter Thyssen, Straße der Freundschaft 26, Werdau, 9620

Biete: Lokomotiven in H0 und TT; Schienenmaterial in 0 (MÄRKLIN). Suche: Blecheisenbahnen; Krane; Bagger; Planierraupen; Gebäude. Nur Tausch! Reinhard Schäffner, Straße der Einheit 6, Ronneburg, 6506

Biete: Bausatz ET 54/EB 54 (PREFO). Suche: „Die Thüringerwaldbahn". Günter Ott, Hölderlinstraße 3, Cottbus, 7513

Biete: „Waldeisenbahn Muskau"; „Reisen mit der Dampfbahn"; „Schmalspurbahn-Archiv"; „Eisenbahn-Jahrbuch 1976, 1977, 1979, 1980, 1985"; in H0: SKL; ETA; BR 01, 23, 41, 50, 52, 55, 64, 66, 75, 78, 80, 89; E 44 (alt); E 46 (alt); BR 106; 118; 110; in TT: alle Fahrzeuge von Zeuke/Berliner TT-Bahnen, sowie Eigenbauten BR 03, 89, 89^6, 18; div. „modelleisenbahner" von 1955 bis 1986 (105 Stck.). Suche: in 0, E 44 (ZEUKE); alles von LIEBMANN u. STADTILM, Schienenprofil 3,5–5,0 mm. Winfried Wöhlte, Richard-Wagner-Straße 8, Weißwasser, 7580

Biete: $H0_e$-Wagen (Industrie und Umbauten), Dias von eingestellten Schmalspurstrecken. Suche: $H0_e$-Modelle (Triebfahrzeuge und Wagen) sowie Dias von betriebenen Schmalspurstrecken. Günther Werner, Viktor-Jara-Straße 15, Magdeburg, 3034

Biete: „Überschienung der Alpen". Suche: Schmalspurbahnen in Sachsen"; „Die Muldenthalbahn". Dr. W. Hempel, Dürerstraße 105, Dresden, 8019

Suche: „modelleisenbahner" 1951–1957; 4/1958; 2/1962; 1970–1971; T334 defekt od. Unterteil. Hellfried Richter, Zehistaer Straße 39, Pirna, 8300

Biete: 0, ZEUKE/STADTILM-Wagen; Gleise; in H0: GÜTZOLD VT 137 dreiteil.; DR-Streckenentfernungstafel 1971; Kursbücher ab 1957. Jens Reim, Dostojewskistraße 2a, Greifswald, 2200

Biete: „BR 91.19"; Eisenbahn-Jahrbuch 1977/1983; Modelleisenbahnkalender 1980 bis 1987; Eisenbahnkalender 1978 bis 1987; „100 Jahre Eisenbahn auf Rügen"; „Verzeichnis der Lokomotiven u. Tender der badischen Staatseisenbahn"; „Bilder von der Eisenbahn 2-4"; in TT: BR 221 DB; Silverlines-Schnellzugwagen; Verschlagwagen mit Bremserhaus; in H0: Tendergehäuse BR 50 (PIKO). Suche: „Triebwagen-Archiv"; „Dampflokomotiven in Glasers Annalen 1911–1918 und 1931–1943", Modelleisenbahnkalender 1972; „Schmalspurbahnen in Sachsen"; in TT: vierachs. Tiefladewagen mit Transformator; Verschlagwagen ohne Bremserhaus; Kranung; Triebfahrzeug-Eigenbaumodelle. J. Kühn, Dr.-Behring-Straße 104, Wittenberg/Lutherstadt, 4600

Biete: H0, BR 84 (HRUSKA). Suche: Loks u. Wagen in I, 0, H0, $H0_e$. Peter Wieland, Straße der Einheit 54, Sömmerda, 5230

Suche: „modelleisenbahner" 1–4, 12/1973; „Die Windbergbahn"; „Steilrampen über den Thüringer Wald"; „Von Sonneberg nach Probstzella". A. Lindner, Friedrich-Ebert-Straße 15; Groitzsch, 7222

Biete: „Die Überschienung der Alpen"; „Dampflok-Sonderbauarten"; Modellbahnkalender 1981–1986. Suche: „Baureihe 44"; transpress-Verkehrsgeschichte. Guido Huwe, Friedensring 6, Salzwedel, 3560

Biete: „Thumer Schmalspurnetz"; „Sä VI K"; „Sä II/III/V K". Suche: „Dampflok-Sonderbauarten"; BR 89 (sächs. Ausführung XIV HT); „modelleisenbahner" Hefte vor 1957, 8/1958, 2/1959, 1, 2, 10/1960, 9, 11/1962, 10, 12/1963, 5/1964, 11/1966, 2, 3/1969. Heiko Prautzsch, Hochschulstraße 42, Dresden, 8010

Biete: H0, Gehäuse BR 106, 110; BR 52 Kond.-Tendergeh.; BR 118. Suche: versch. Triebtender od. Gehäuse (Wannentender) Lok BR 17, 58, 42, 84, 44. Reinhard Schäffner, Straße der Einheit 6, Ronneburg, 6506

Biete: Eisenbahn-Jahrbuch 1980, 1981, 1984, 1985; BR 01; BR 44; „Schmalspurbahn-Archiv"; „Die Rübelandbahn". Suche: Eisenbahn-Jahrbuch 1965, 1969, 1970; „Dampflok-Archiv 3" (3. Auflage); „Ellok-Archiv"; „Über den Rennsteig von Sonneberg nach Probstzella"; Neuerscheinungen aus der Reihe Verkehrsgeschichte; in H0: Städteexpreßzugwagen; BR 106 mit grauen Rädern. Frank Scherzer, Olbernhauer Straße 28, Pockau, 9345

Biete: „modelleisenbahner" Jahrg. 1954, 1956, 1958 sowie 50 Einzelhefte; „Das Signal"; Loks u. Wagen in H0 und TT; Dampflokdias. Suche: Fabrik-, Bw-, Rbd- u. Lokschilder (auch Tausch gegen Schild 75 501); Literatur; rollendes Material in 0, S, H0, $H0_m$, $H0_e$. Lewin, Stormstr. 37, Potsdam, 1500

Biete: „Reisen mit der Dampfbahn"; „Die Spreewaldbahn"; „Schmalspurbahn-Archiv"; Suche: „Dampflok-Archiv". „Dampflok-Archiv 1, 3"; „Die Harzquerbahn" (neu); „Schiene, Dampf und Kamera". Klaus Pollmächer, Karl-Marx-Straße 33, Laucha, 4807

Kommission für Jugendarbeit
Die Kommission für Jugendarbeit beim Präsidium des DMV führt auch 1987 wieder Lager der Erholung und Arbeit bei der Deutschen Reichsbahn durch.
Termine: 5. bis 17. Juli 1987 in Zeitz oder Naunhof; 3. bis 14. August 1987 in Schwerin; 10. bis 21. August 1987 in Erfurt West.
Interessierte Schülermitglieder und Jugendliche unseres Verbandes bewerben sich bei der Kommission für Jugendarbeit ihres Bezirksvorstandes (nach Möglichkeit über die Arbeitsgemeinschaft), Pioniereisenbahner bewerben sich bei den Leitungen der Pioniereisenbahnen unter Angabe des Namen, Vornamen, Geburtsdatums, Anschrift, Personalausweisnummer und Arbeitsgemeinschafts-Nr./-name bis zum **31. 3. 1987.**
Voraussetzung: Abschluß des 8. Schuljahres.
Nichtorganisierte interessierte Schüler und Jugendliche können sich mit gleichen Angaben schriftlich bewerben bei:
Kommission für Jugendarbeit des DMV Georg-Schumann-Str. 261, Leipzig, 7022.

Suche: „modelleisenbahner" Heft 8/1970. Biete: div. and. Hefte „modelleisenbahner". Heinz Reichenbach, Niederauer Str. 13, Dresden, 8023

Biete: H0, BR 74 u. ein weiteres H0-Lokmodell in Eigenbau; div. Einzelhefte „modelleisenbahner"; Eisenbahnliteratur. Suche: Einzelhefte „modelleisenbahner" von 1985/86; „transpress-Verkehrsgeschichte" „Glasers Annalen" (alle Ausgaben); in $H0_m$ od. $H0_e$: HERR-Schmalspurzug; BR 99; alle Wagengattungen einschl. Rollwagen sowie $H0_e$-Wagen von technomodell aller Gattungen. Für Literatur Liste gegen Freiumschlag anfordern. Gottfried Eberlein, Maxim-Gorki-Straße 15, Zwickau, 9590

modell eisenbahner anzeigen

Bei den nachfolgenden zum Tausch angebotenen Artikeln handelt es sich um Gebrauchtwaren, die in der DDR hergestellt oder die importiert und von Einrichtungen des Groß- und Einzelhandels vertrieben worden sind. Verbindlich für die Inserate ist die Anzeigenpreisliste Nr. 2

Biete „me" 52–67 und diverse Einzelhefte, TT E 70. Suche „Modellbahnpraxis" 15, „Das Signal" 2–13, „Dampflok-A. 3", 3. Aufl., „Ellok-A.", „Diesellok-A.", „Triebwagen-A.", in TT E 70 braun, T 334, Transitvs, Schwellenband und rollendes Material von Zeuke sowie Zubehör. W. Ulmer, Weißenfelser Straße 63, Leipzig, 7031

Biete in TT Schienen, roll. Material, Zubehör, Gesamtwert 2000,– M. Suche in H0 Figuren, Modellautos 1:87, SKL ohne Antrieb. S. Gärtner, O.-Kretzschmar-Straße 8, Dohna, 8313

Verkaufe Zeitschriften „me" Jg. 1954–85, kpl., 300,– M. R. Deubrecht, R.-Mildenstrey-Str. 21, Plauen, 9900

Biete „Dt. Eisenb. 1835–1985", „Glas. Ann. 1920–30", „Schmalspurb. zw. Spree u. Neiße", „Bayer. Bf. in Lpz.", „Selketalb.", „Müglitztalb.". Suche „Mügelner Schmalspurnetz", „Harzquer- u. Brockenbahn n. Südh.", „Schiene, Dampf u. Kamera", „Franzb. Kreisb.", „Dt. Dampfl. gestern u. heute". R. Remde, Jamboler Str. 5, Halle, 4070

Suche HERR BR 99 (auch Gehäuse), $H0_m$ Wagen, „technomodell", H0 BR 84, 89, 91, DMV-Modelle; TT E 70, T 334, Literatur. Biete Automod., Literatur, versch. H0-Wagen, je 5,– M. Rabe, Keplerstr. 41, Karl-Marx-Stadt, 9030

Biete Dampflok-Archiv 3, 4, „Schmalspurb.–Archiv", „Reisen m. d. Schmalspurb.", BR 01, „me"-Kalender 82, 83, 84, 85, Literat. transpr.-Verkehrsgesch. Suche „Lokom. d. Maschinenfabr. Esslingen", „Glasers Annalen". Nur Tausch. Marohn, Majakowskistr. 5, Rostock, 2500

Verkaufe „me" Jg. 74–Mai 86, vollständig, f. 100,– M. G. Tautenhahn, Zillestr. 66, Wurzen, 7250

Biete „Dampflokomotiven von Borsig", 58,00 M. Suche „Glasers Annalen 1947–1967". S. Ahnert, Weinkellerstr. 30, Hohenstein-Ernstthal, 9270

Biete BR 41, neuw., f. 120,– M. Suche „Kleinbahn der Altmark" m. Wertausgl. P. Nahrstedt, Dorfstr. 39, Brüchau, 3591, Tel.: Kakerbeck 3 75

Verkaufe „Müglitztalbahn"; „Bay. Bhf. Lpzg."; „MPSB"; „Brandenburgische Städtebahn"; „MB-Elektrotechnik"; Str.-Bahn-Archiv 1–4; Dampflok-Archiv 3, 4; BR 01; EB-Jahrb. 83; „Reisen m. d. Dampfbahn"; „Franzbg. Kreisb.". Suche TT E 70. H. Pantel, Fr.-Ludwig-Jahn-Str. 18, Flöha, 9380

Verkaufe kl. Drehbank mit Metallkreissäge, Dreibackenfutter, Planscheibe, autom. Lang- u. Planvorschub, Wechselräder, Drehherz, Fräsvorsatz, Drehstähle, Walzenfräser, Scheibenfräser sowie noch viele Zusatzteile, hangefertigtes Meisterstück (1914–1916), Schätzpr. 4500,– M. Zuschr. an: G. Hering, K.-Liebknecht-Str. 7, Zeuthen, 1615

Biete sehr umfangreiches N-Material von 6,– M bis 50,– M. Suche E 70 braun und BR 03 in TT. Wöhlte, Karlstraße 3, Elster (Elbe), 7903

Biete H0 neuw. BR 84, 91, 23, 50, SKL, ETA 178, Einzelt. f. BR 84/91, „Glasers Annalen" 11–18/20–30, Esslingen, Eisenbahnkal. Suche H0-Dampflok BR 05, 17, 18, 19, 45, 78, 94, 96, 98° u. a. (alles Eigenb.); Elloks m. Stangenantr. (alles Eigenbau); Personenw., H0-Straßenfahrz., $H0_m$-/$H0_e$-Fahrz., Kleinfahrz., Pferdefuhrw., PGH Plauen, Eisenbahn- u. Modellbahnlit., Modellbahnkal. J. Vogel, Lindenstr. 3, Glashütte, 8245

H0-Freunde! Biete 7 Loks, 28 Pers.-Wagen, 8 Güterwagen, 2 D.-Triebwagen, zus. 820,– M. M. Hartwig, Erich-Lodemann-Str. 55, Berlin, 1195

Biete „Schmalspur-Archiv", „Reisen mit der Schmalspurbahn", „Sonderbauarten", „Loks Borsig". Suche Glasers Annalen 1900–1910, 1931–1943, 1947–1967. F. Wörpel, Cl.-Zetkin-Str. 9, Pasewalk, 2100

Rezension

Gerhard Arndt / Dieter Bäzold: „Museumslokomotiven und -triebwagen in der DDR", transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1986, 276 Seiten, 262 Abbildungen (z. T. farbig), 15 Tabellen, 36,00 Mark.

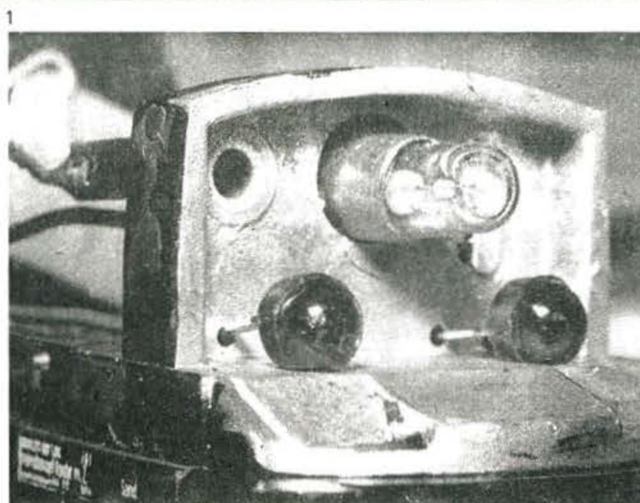
In der mehr als 150jährigen Geschichte der deutschen Eisenbahnen sind eine Vielzahl von Lokomotiven und Eisenbahnwagen entwickelt und gebaut worden, für die noch heute ein breites Interesse bei den Freunden der Eisenbahn besteht. Mit dem stark zurückgehenden Dampflokbetrieb bei der Deutschen Reichsbahn wurden seitens des damaligen Verkehrsministers Dr. Erwin Kramer Maßnahmen eingeleitet, die den Erhalt von 32 Dampflokomotiven nach Ablauf ihres Betriebseinsatzes als technische Denkmale sicherten. Weitere Vorschläge zur Erhaltung älterer Dampf-, Elektro- und Diesellokomotiven sowie Eisenbahnwagen als Museumsfahrzeuge wurden in einer vom Minister für Verkehrswesen im Jahre 1975 erlassenen „Ordnung für Eisenbahn-Museumsfahrzeuge" berücksichtigt. Da aus Platzgründen nur einige Exponate im Verkehrsmuseum Dresden ausgestellt werden können, befindet sich die Mehrzahl der Museumsfahrzeuge in Dienststellen der Deutschen Reichsbahn. Dort sorgen Kollektive der DR gemeinsam mit den Freunden des DMV engagiert für die betriebsfähige Erhaltung von Lokomotiven und Wagen. Im vorliegenden Buch stellen die Autoren alle 65 Museumslokomotiven und -triebwagen vor, die in der DDR für jetzige und künftige Generationen erhalten werden. Sie informieren in einem einleitenden Beitrag über die Aufgaben des Verkehrsmuseums Dresden bei der Erhaltung und Pflege musealer Eisenbahnfahrzeuge und widmen sich in über 150 Seiten in Wort und Bild den 43 zu erhaltenden Dampflokomotiven. In weiteren Abschnitten werden die musealen elektrischen Lokomotiven, die elektrischen Triebwagen, die Diesellokomotiven und -triebwagen vorgestellt. Besonders die in den Abschnitten „Technische Daten" und „Ausstellungen mit Museumsfahrzeugen" zusammengefaßten Angaben sind wertvolle Informationsquellen für den interessierten Leser.
Die Fotos lassen dem Betrachter die aktive Einsatzbereitschaft der Museumsfahrzeuge gut nachempfinden. Die typographische Gestaltung ist ansprechend.
Bei der Vorbereitung von Sonderzugfahrten und Fahrzeugausstellungen sollte dieses Buch den Veranstaltern ein guter Ratgeber sein.

Manfred Neumann

Der auf dieser Seite besprochene Titel wurde bereits vollständig an den Buchhandel ausgeliefert. Sollte er vergriffen sein, bitte die Leihmöglichkeiten in den Bibliotheken nutzen.

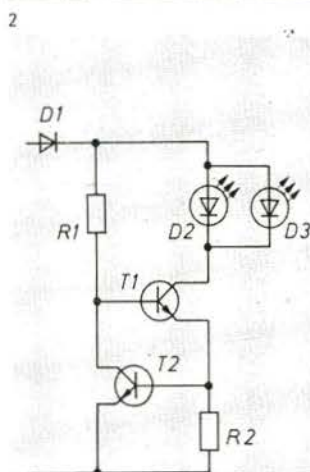
Schlußsignal für TT-Modell BR 118

1

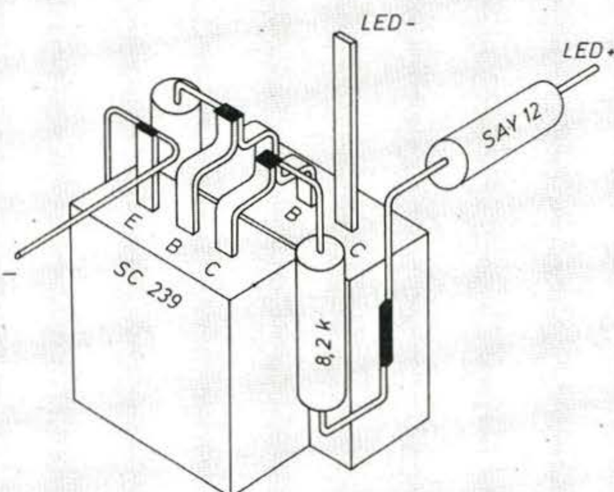


1 Anbringungsort der LED im Führerhaus
2 Schaltung
3 Schematische Anordnung der Bauelemente
4 Unterbringung der Bauelemente im Maschinenraum
Fotos und Zeichnungen: Verfasser

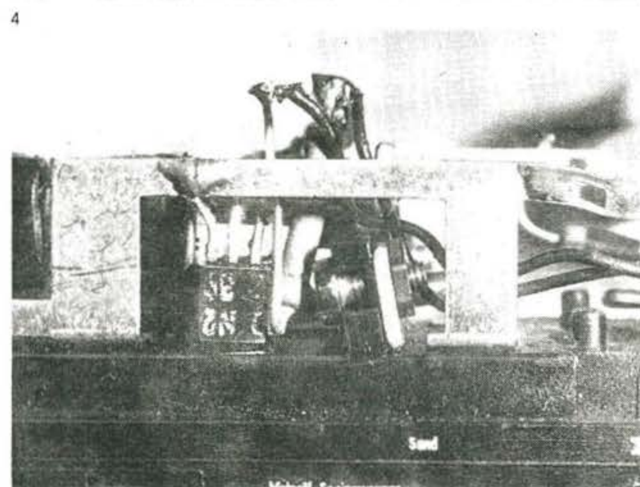
2



3



4



„Beleuchtung an den Stirnseiten, bei Fahrtrichtungswechsel selbsttätig umschaltend" – so wird u. a. das TT-Modell der Baureihe 118 beschrieben. Gemeint ist damit das Regelspitzensignal (Zg 1), das beim großen Vorbild tagsüber kaum zu sehen sein wird. Das Regelschlußsignal (Zg 3) – bei Lokleerfahrten sowie der im Wendezugbetrieb gefahrenen Lok auch tagsüber dargestellt – ist nur durch eine Imitation des Leuchtengehäuses angedeutet. Bei Tagesbetrieb kann man sich helfen, indem die Glühlampen rot angemalt und beide Dioden umgepolt werden. Allerdings mit dem Kompromiß, daß der Lichtaustritt aus dem des Zg 1 erfolgt. Wird so verfahren, büßt man das Zg 1 ein: Das ist bei Nachtbetrieb kaum zu verschmerzen. Also beides installieren! Aber wie? Im folgenden wird eine Möglichkeit vorgestellt, wie man sich dabei behelfen kann. In diesem Fall bleibt das Lok-Oberteil frei abnehmbar, allerdings mit dem Zugeständnis, daß beide Signalbilder am Ort des Zg 1 zu sehen sind. Getrennte Lichtaustritte setzen einen wesentlich höheren Aufwand voraus.

Die serienmäßige Beleuchtung bleibt hierbei unverändert und Zg 3 ist zusätzlich zu installieren. Unmittelbar hinter der Wand im Lokgehäuse, in Flucht der beiden im Oberteil eingebrachten hinteren Lichtleiter, sind zwei rote Lichtemitterdioden anzubringen. Dazu eignet sich insbesondere der LED-Typ VQA 12. Die beiden LED liegen (s. Abb. 1) direkt auf dem Rahmen. Die aufgesteckte Lampenabdeckung wurde der Übersichtlichkeit halber entfernt. Die Helligkeit von Zg 1 wird dadurch nicht merklich beeinflußt. Die LED-Anschlußdrähte müssen durch entsprechende 1-mm-Bohrungen (2,5 mm – Lochmittenabstand) je LED in den Lampenträger geführt und unmittelbar dahinter verdrahtet werden. Auf kurze Verdrahtung ist zu achten. Dadurch vermeidet man den elektrischen Schluß über dem Ballaststück.

Die LED sind mit einer Stromkonstantenschaltung (vgl. auch Jakubaschk, Modellbahn-Elektronik, S. 63 und transpress-Lexikon Modelleisenbahn, S. 185) zu betreiben (Abb. 2). Zwischen 4 V und 12 V ist die Helligkeit konstant. Damit wird die Fahrtrichtung also bereits vor dem Anfahren signalisiert.

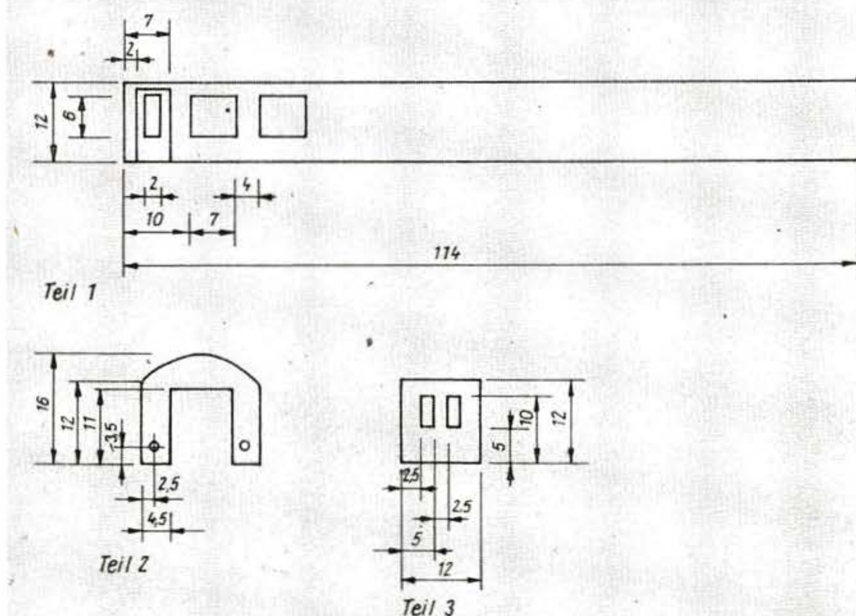
Zum Aufbau der Stromkonstanthaltung wurden Miniplasttransistoren SC 239 verwendet, die sehr dicht mit den 1/10-W-Widerständen zu einem Baustein (Abb. 3) zusammengeschaltet sind. Der Platzbedarf ist dadurch so gering, daß man den Baustein problemlos zwischen Ritzelwelle und Blechverdrahtung unterbringen kann. Beim Zusammenschalten sei daran erinnert, die Anschlußdrähte beim Abbiegen festzuhalten, nur kurz zu löten und für eine Wärmeableitung mittels Flachzahnge (zwischen Lötstelle und Transistor) zu sorgen. Die Minusleitung (der Anschlußdrähte E von T2 und R2) wird direkt an die linke Schiene der Blechverdrahtung gelötet (Abb. 4). Die Diode – sie befindet sich am Baustein mit der Katode – ist am besten über der Ritzelwelle zu plazieren. Sie stellt die Pulsverbindung zur rechten Blechverdrahtung her. Die beiden Lötverbindungen fixieren den Baustein ausreichend.

E. Steigmann, Dresden

Vierachsiger Rekowagen in der Nenngröße N

Der Bau erfordert keine besonderen Techniken, nur etwas Geduld. Zur Verwendung kommen die in der Tabelle aufgeführten Teile und Materialien.

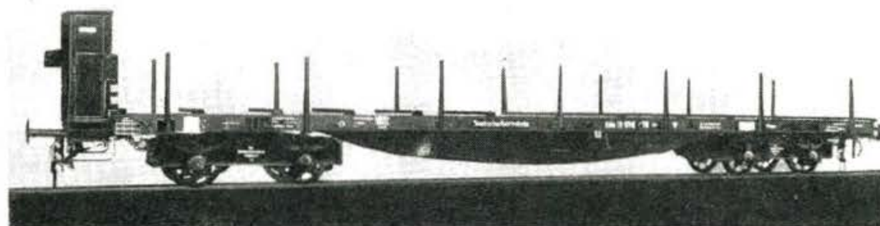
Bezeichnung	Stück	
Drehgestell	2	Schnellzugwagen der Bauart Y, Nenngröße N
Unterteil	1	
Inneneinrichtung	1	
Fenster (komplett)	1	
Gummiwulst	2	
Messingblech 0,8 mm u. 0,1 mm	–	
Messingdraht 0,1 mm	–	



Zweckmäßigerweise sollte man mit dem Bau des Wagenkastens beginnen. Dazu sind die Teile 1, 2 und 3 sauber auszuschneiden und zu verputzen. Die Türen werden in das 0,8 mm dicke Messingblech eingeritzt, so daß sie nach der Lackierung noch zu erkennen sind. Die Teile 1 und 2 sind über Eck zusammenzulöten. Das Teil 3 wird von innen auf das Teil 2 gelötet.
Es ist ratsam, das Dach etwas größer (d. h. Messingblech 25 mm × 120 mm) auszuschneiden und anzulöten. Der Rand wird anschließend abgefeilt und geschliffen. Dazu eignet sich feines Schleifleinen sehr gut.
Bei der Montage des Daches sollte man auch nicht vergessen, zwei Bleche zur Stabilität in den Wagenkasten einzulöten, die nach der Montage wieder entfernt werden. Anschließend lötet man die Belüftungsaufsätze auf das Dach. Dafür eignet sich 0,1 mm dicker Messingdraht. Die Belüftungsaufsätze befinden sich in der Mitte des Daches über den Fenstern 2, 3, 4, 6, 7 und 8. Ist der Wagenkasten soweit fertiggestellt, kann das Unterteil zugeschnitten werden. Dazu ist das Unterteil des Schnellzugwagens erforderlich. Auf die Länge von 114 mm gekürzt, paßt es straff in den Wagenkasten. Zusätzliche Befestigungen sind nicht erforderlich. Anschließend wird die Inneneinrichtung zugeschnitten und eingepaßt.
Der Wagenkasten kann nun gespritzt werden. Die Gummiwülste werden anschließend auf die Stirnwände geklebt bzw. die Fenster eingesetzt. Es ist auch möglich, durch Weglassen bzw. Versetzen der Fenster einen Speisewagen oder einen Personenwagen mit Postabteil zu bauen.
Der Wagen kann natürlich auch noch mit einer Innenbeleuchtung und Wagenschlußlicht ergänzt werden. Dafür eignen sich die roten Leuchtdioden VQA 12.
T. Wöhlke, Mahlow

Dipl.-Ing Peter Eickel (DMV), Dresden, und Ing. Wolfgang Hensel, Berlin

Modellvorschlag: SSl „Köln"

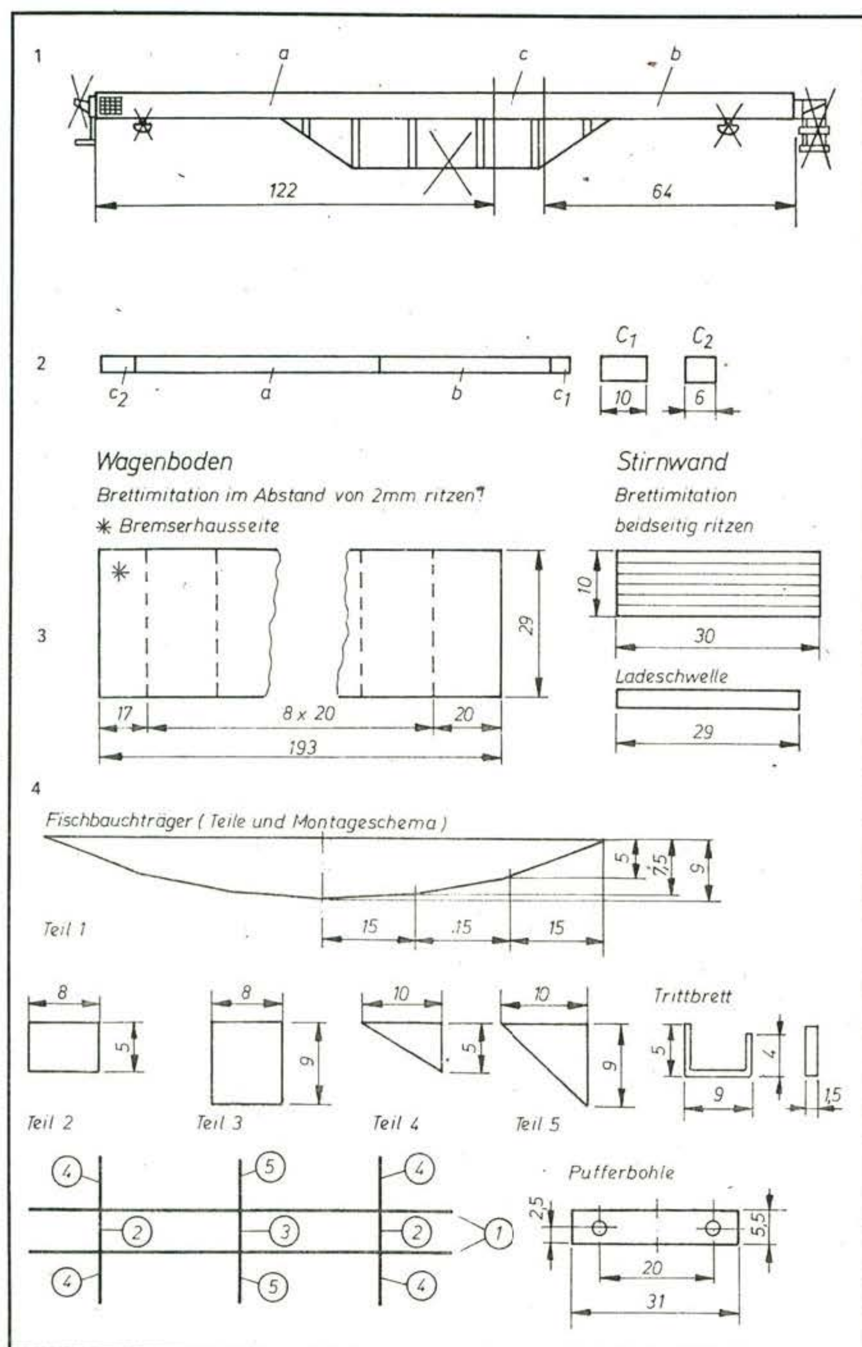


Eine Vorbild-Aufnahme des SSl „Köln"

Mit diesem reizvollen und sicher sehr vielseitig einsetzbaren Schienenwagen möchten wir unsere 1986 begonnene Serie „Güterwagen im Vorbild und Modell" fortsetzen. Viele Leser haben uns geschrieben und uns ermutigt, diese Beiträge fortzusetzen. Denn schließlich lassen sich die ausgewählten Modelle relativ leicht (und schnell) aus handelsüblichen bzw. sogenannten „Schadwagen" umbauen. Unsere Autoren Wolfgang Hensel und Gerhard Wiedau werden wieder über die einzelnen Vorbildfahrzeuge berichten, die uns Umbau-Spezialist Peter Eickel für Sie ausgewählt hat. Und wir sind wie immer auf Ihre Meinungen bzw. Anregungen zu dieser Serie über „neue H0-Modelle" sehr gespannt!
Redaktion

Das Vorbild

Die Schienenwagen gehören zu den wenigen Gattungen der Drehgestellwagen, die bereits vor 1920 in die Wagenparks der Länderbahnen eingestellt wurden. Schon in den preußischen Normalien waren SS-Wagen ähnlicher Bauart enthalten. Und zwar handelte es sich um Wagen nach den Normalien mit den Bezeichnungen II^d 6 und II^d 7, die mit zehn bzw. zwölf abnehmbaren oder abklappbaren stählernen Rungen ausgerüstet waren. Diese Fahrzeuge hatten Ladelängen von 12 000 mm bzw. 15 000 mm, besaßen beide ein Ladegewicht* von 30 000 kg sowie räumliche Sprengwerke.
Die ersten Wagen dieser Gattungen sind 1895 bzw. 1899 gebaut worden. Die längeren Wagen (nach Zeichnung II^d 7) wurden als Wagen der Verbandsbauart nach Musterblatt A 3 übernommen, nur geringfügig modifiziert und ab 1913 von allen Länderbahnen beschafft. Solche Wagen genügten jedoch hinsichtlich des Ladegewichts* nicht allen Anforderungen. Deshalb entwickelte die Firma Krupp schon 1912 den hier näher vorgestellten SSl mit Fischbauchträgern anstelle der bisherigen Sprengwerke. Dieser Wagen verfügte über 38 000 kg Ladegewicht* und eine 18 000 mm lange Ladefläche. Er entspricht im Grundkonzept seinen Vorgängern, hat aber aufgrund der veränderten Ladelänge beidseitig sieben durch Vorstrekker gesicherte Klapprungen. Solche Fahrzeuge wurden genietet und besaßen das für die Wagen der Verbandsbauart typische, mittig angeordnete



1 Trennstellen am Ausgangsmodell, dem SSbly. Alle durchkreuzten Teile sind zu entfernen (Zeichnung unmaßstäblich).
2 Montageschema des neuen Fahrgestells; die Teile c1 und c2 sind aus dem verbleibenden Teil c zuzuschneiden.
3 Die neu anzufertigenden Einzelteile Wagenboden, Stirnwand und Ladeschwelle – benötigte Anzahl bzw. Materialstärke siehe Stückliste! (Zeichnung unmaßstäblich)
4 Das markanteste Teil ist der Fischbauchträger. Ebenfalls neu anzufertigen sind die Trittstufen und Pufferbohlen – s. a. Stückliste! (Zeichnung unmaßstäblich)
5 Das fertige Umbaumodell in DRG-Ausführung

Fotos: Sammlung Eickel (1); A. Stirl, Berlin (6); Zeichnungen: P. Eickel (2 bis 5)

zweitürige Bremserhaus mit Pultdach. Sie waren mit Drehgestellen der Sonderbauart mit Preßblechrahmen (nach Zeichnung Ci 149) ausgerüstet.
Diese Schienenwagen wurden als Sonderbauart geführt und bei der DRG als SSl in den Gattungsbezirk „Köln" eingeordnet, wo wir übrigens auch alle anderen vierachsigen Flach- bzw. alle Tiefladewagen wiederfinden können... Die DRG beschaffte von diesen SSi größere Stückzahlen. Da einzelne Serien dieser über längere Zeiträume hinzugekommenen Wagen immer wieder Veränderungen aufwiesen, lassen sich auch modifizierte Vertreter solcher Schienenwagen nachweisen.

Technische Daten des SSl „Köln"

Länge über Puffer	20 100 mm
Länge über Ladefläche	18 070 mm
Ladebreite	2 700 mm
Höhe der Rungen	940 mm
Drehzapfenabstand	13 800 mm
Radsatzabstand im Drehgestell	2 000 mm

* damalige Bezeichnung

Modellvorschlag

Da es kein handelsübliches Modell eines „alten" Schienenwagens gibt, muß man zur Selbsthilfe übergehen. Und zwar läßt sich aus dem H0-Modell eines Flachwagens des Typs SSbly (PIKO, Kat.-Nr. 5/6419/010) ohne größere Mühen ein solches Fahrzeug umbauen.

Zuerst ist der Wagenboden des SSbly vorsichtig zu entfernen. Nachdem die Rungen und Drehgestelle demontiert sind, kann das Fahrgestell wie in Abb. 2 dargestellt, getrennt und wieder zusammengesetzt werden. Alle durchkreuzten Teile sollte man am besten noch vorher entfernen. Der neue SSl-Wagen hat einen Drehzapfenabstand von umgerechnet ca. 12 Metern.
Während das Fahrgestell aushärtet, können die noch fehlenden Teile wie Pufferbohlen, Tritte und Fischbauchträger angefertigt werden. In der nachfolgenden Stückliste sind sämtliche Teile einschließlich Materialdicke zusammengefaßt – s. a. Abb. 4 und 5. Die Originalrungen des PIKO-Modells kann man wieder einsetzen und am besten mit Sekundenkleber (Fimofix) befestigen. Es empfiehlt sich, jetzt schon den Wagen mattschwarz zu lackieren.
Danach ist der „neue" Wagenboden zu montieren, d. h. aufzukleben und mit Ladeschwellen zu versehen. Abschließend bringen wir mittig an der gekennzeichneten Seite ein „ausrangiertes" Bremserhaus einschließlich Stirnwand mit Schlußscheibenhaltern an. Bremserhaus und Stirnwand sind an diesem Modell oxidrot sowie Wagenboden und Ladeschwellen schmutzigbraun zu streichen. Abb. 6 zeigt ein fertiges Modell des SSl „Köln" in DRG-Beschriftung.

Stückliste für das H0-Modell des SS „Köln"
(nur neu anzufertigende Teile)

Bezeichnung	Anzahl	Materialstärke
Wagenboden	1	1 mm
Stirnwand	1	1 mm
Ladeschwelle	9	1,5 mm
Trittbrett	2	0,3 mm
Pufferbohle	2	1 mm
Fischbauchträger Teil 1	2	1 mm
Teil 2	2	1 mm
Teil 3	1	1 mm
Teil 4	4	1 mm
Teil 5	2	1 mm

1



2



3



Straßenfahrzeuge im Maßstab 1:87

Ergänzend zu unserem Beitrag im Heft 11/1986, S. 20/21, stellen wir heute einige weitere gelungene Nutzfahrzeug-Modelle unseres Lesers Ralf Meyer, Vielau, vor:

1 Kamas 5320 mit Containerauflieger (Zugmaschine: Eigenbau)

2 Jelcz 317 mit Zementauflieger (Eigenbau)

3 Volvo-Holztransporter mit integriertem Ladekran (Umbau)

4 ROMAN-Zugmaschine mit Plattformauflieger HSL 250.05 (Eigenbau)

5 ADK 125 – dieser Autodrehkran ist voll funktionsfähig (Eigenbau)

6 Zugmaschine Tatra 4-813 T3 mit einem Tieflader vom Typ SL 40 (Eigenbauten)

Fotos: L. Meyer, Vielau

4

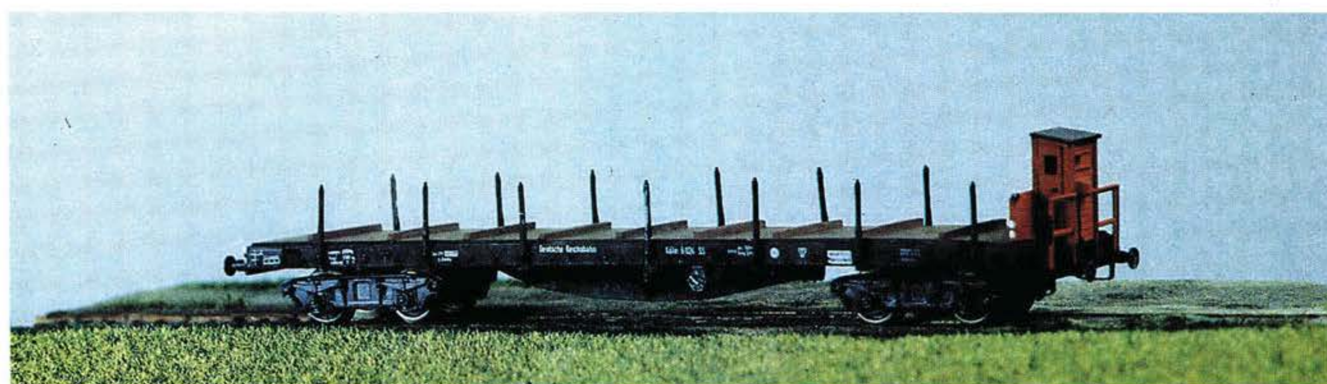


5



6





Ein aus Thomasmühlen kommender Triebwagenzug (VT 135/VB 140) hat Einfahrt in den Bahnhof Effingen. Diese Aufnahme am Bahnübergang entstand auf der H0-Heimanlage von Ulrich Schulz, Neubrandenburg. Im „me" 4/1987 berichtet er über Erfahrungen beim Umbau dieser PIKO-Modelle.

Foto: A. Grembocki, Stralsund

